

## Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og lov om skibsregistrering. (Cabotage og bareboatregistrering). (Lovforslag nr. L 270).

### Skriftlig fremsættelse af forslag

#### Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og lov om skibsregistrering. (Cabotage og bareboatregistrering). (Lovforslag nr. L 270).

Forslaget er udarbejdet under hensyntagen til anbefalinger fra Funderudvalgets betænkning fra marts 1996 om »En fremtid for dansk skibsfart«. Formålet er at fremme dansk skibsfarts internationale konkurrenceevne og dermed danske erhvervsinteresser.

Det foreslås at ændre lov om Dansk Internationalt Skibsregister, således at de gældende fartsbegrænsninger for fragtskibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister ophæves, navnlig for også at give disse skibe mulighed for at sejle i cabotage i EU.

Endvidere foreslås det, at lov om Dansk Internationalt Skibsregister og lov om skibsregistrering ændres, således at der indføres en mulighed for, at udenlandske handelsskibe, som bareboatbefragtes af danske redere, kan føre dansk flag. Skibene undergives de danske regler på det sikkerhedsmæssige, arbejdsmiljømæssige og sociale område. Parallelt hermed indføres en mulighed for, at danske handelsskibe, som bareboatbefragtes af udenlandske redere, kan få tilladelse til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end det danske. En betingelse herfor er blandt andet, at det fremmede registerland har ratificeret en række fundamentale internationale konventioner med hensyn til sikkerhed, forurening og arbejdsretlige forhold. Det besluttes efter høring af Skibstilsynsrådet, hvilke flag der kan godkendes.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til en hurtig og velvillig behandling.

Man genoptog herefter forhandlingen om dagsordenens punkt 15, som var: Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af betalingsordninger, betalingsringe, bompenge m.v. for den gennemkørende biltrafik.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

### Forhandlingen genoptoges

#### Kaj Ikast (KF):

Vi er jo i den situation her i det høje Ting, at vi to gange om ugen skal have et hadeforslag om biler, og der er stor konkurrence mellem Enhedslisten og SF om, hvem der hader bilerne mest, og hvem der kan komme med de fleste ukvemsord om bilerne og de fleste forhindringer for bilkørslen.

Og når fru Margrete Auken kommer med et forslag som det her om, at kommunerne nu skal til at kunne indføre skatteindbetaling for biler, så topper det listen, og så vil jeg gerne gøre opmærksom på, at man for en del af disse biler, f.eks. eksportlastbiler, i dag betaler 180.000 kr. i afgifter i gennemsnit. Og så vil fru Margrete Auken altså nu have lagt ud til de forskellige kommunalbestyrelser, at de kan afgøre, om de skal indføre yderligere afgifter!

I forvejen indbetales der i bilbranchen ca. 28 mia. kr. i afgifter om året, og afgifterne skal igen forhøjes. Det skal nemlig være mere og mere ubehageligt at have privat bil, for at den kollektive trafik kan komme til at klare sig!

I Det Konservative Folkeparti går vi meget ind for den kollektive trafik, og vi har også gjort meget for den, og det er vi glade for at vi har. Men der er visse steder, hvor det ikke kan gennemføres, og også fru Margrete Auken må kunne indse, at ude i provinsen kan man ikke gennemføre en kollektiv trafik, der er effektiv. Der er der kun de private biler, og så længe SF ikke vil forstå det, er SF en hader af bilen, for bilen er opfundet for at blive brugt, og f.eks. i Jylland forurener den kollektive trafik mere pr. person, end personbilismen gør.

Hvis vi nu tager den påstand, at den kollektive trafik, f.eks. HT, er så god her i byen, hvor er parkeringspladserne til turistbusserne i centrum så? De findes ikke, for dem har man ikke gidet gøre noget for at anlægge. Dem har man flyttet ud til Sjælør som det nærmeste sted.

Og det er det, fru Margrete Auken igen vil have ekstra afgifter på!

Jamen det er simpelt hen bare gammel øl på nye flasker, fordi man skal markere sit evige had til bilerne, for der er ikke noget realistisk i det. Der er nemlig så stort et flertal i dette Ting, der ikke vil fjerne det, at man skal til ministeren for at få en godkendelse og et mandat til at gennemføre det.

Og dér vil vi også her i dag støtte, at ministerens forslag skal køre videre, for det, fru Margrete Auken lægger op til her, er simpelt hen bare had til bilismen, også ude i kommunerne og i amterne, således at hun kan få lov til at drive sit mærkelige spil.

Vi er direkte imod dette forslag og vil gøre alt for, at det ikke kommer igennem.

#### **Formanden:**

Den næste tilstedeværende ordfører er fru Jette Gottlieb.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Enhedslisten kan godt støtte forslaget, vi er nemlig enige med forslagsstillerne om, at enhver hindring for, at man lokalt kan indføre betalingsordninger, skal fjernes.

Enhedslisten synes, det er vigtigt, at der igangsættes mange forskelligartede projekter, og dér forstod jeg jo på trafikministeren, at han ville være positiv over for enhver henvendelse fra en bykommune. Men vil ministeren også arbejde aktivt og konstruktivt herfor, dvs. direkte fremme eventuelle forslag?

I Københavns nye trafikudspil, som vi jo har været inde på, peges der på, at forskellige barrierer og muligheder for at indføre et road pricing-system skal undersøges nærmere. Det er det, der har givet det helt store presseboom om, at nu går Københavns Kommune ind for bompeng, men det står der jo intet om i forslaget. Men man vil altså i Københavns Kommune undersøge mulighederne for at indføre et road pricing-system.

Enhedslisten er af den opfattelse, at et sådant system er meget afhængigt af en veludviklet teknologi på området, og vi er faktisk bange for, at det vil komme til at virke som en sovepude, hvis man alene hælder sit hoved til det.

Vi så hellere, at man allerede nu startede en lang række forsøg, f.eks. ved at give de nye københavnske bydelsråd kompetence til at tage egne, også mindre teknologisk afhængige, afgiftssystemer i brug.

Den bedste model ville efter Enhedslistens mening være at indføre, at indkørsel i stor-

byområdet skulle forudsætte, at man var i besiddelse af gyldig rejsehjemmel til den lokale kollektive trafik. Det ville nemlig sidestille prisen for at anvende bilen med prisen for at anvende den kollektive transport.

Modellen er i øvrigt enkel at gennemføre og ville helt automatisk kanalisere indtægterne direkte over i den kollektive trafik. Og netop det aspekt, nemlig at afgiften overføres til styrkelse af alternativet, er for Enhedslisten helt afgørende. Der er jo ikke noget perspektiv i bare at pålægge bilismen en afgift uden samtidig at forbedre den kollektive transport, for det bevirker jo bare, at det kun er de mest velhavende, der kan benytte sig af muligheden for at køre ind i byen og svine den til.

Men dér vil jeg godt høre, hvilke ideer og initiativer Trafikministeriet har på det område. Er man i Trafikministeriet måske ligesom på overborgmesterens kontor udelukkende fokuseret på de avancerede road pricing-systemer, som har lange udsigter, eller er man villig til at gå aktivt ind i mere umiddelbare løsninger?

Overborgmesterens argument for det avancerede road pricing-system er et retfærdighedsaspekt: Bilisterne rammes individuelt efter deres konkrete kørsel, altså både med hensyn til, hvor de skal hen, og hvad afstanden er. Men netop ved indkørsel i byer og specielt i København er det et meget spinkelt argument, da pendling jo som regel handler om transport fra oplandet til brokvartererne og den indre by. Om bilisten for at komme dertil kører 3 eller 50 km, er i den forbindelse ligegyldigt.

Bompengsystemerne har det formål at løse problemerne dér, hvor de konkret er, nemlig ved at holde bilerne ude af de tættest befolkede og de mest forretningsdominerede kvarterer og de indre bykerner, og så er det jo i princippet ligegyldigt, hvor langt de har kørt, inden de når dertil.

Derfor kan road pricing-systemet være interessant, hvis vi taler om regional og national transport mellem byer og landsdele, men det er jo ikke egnet til at løse lige præcis det problem, som her er taget op.

Men Enhedslisten kan altså støtte forslaget og håber, at Trafikministeriet vil være åbent over for at fremme ethvert forslag og være med til at bruge hele viften af metoder i forbindelse med begrænsning af biltrafikken i de tætte bykerner.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil stille et spørgsmål til Enhedslisten:

Har den tanke aldrig nærmet sig, at man kunne have en kollektiv trafik, der kunne klare sig selv, uden man skulle straffe bilisterne? For hver eneste gang man vil gøre noget godt for den kollektive trafik, skal der åbenbart altid være en straf til bilisterne først, og derfor vil jeg gerne høre, om den anden mulighed ikke findes i Enhedslistens terminologi.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jo, men som hr. Kaj Ikast er fuldt bekendt med, koster den kollektive transport penge, og de skal skaffes, og derfor synes Enhedslisten, at det er et meget kløgtigt system, at de penge, som man opkræver fra den problemfyldte individuelle bilisme, kanaliseres direkte over i den kollektive trafik, for vi er enige i, at hvis der ikke er noget alternativ til den individuelle bilisme, kan man selvfølgelig ikke pålægge folk at lade være med at benytte sig af den.

Derfor er vi nødt til hele tiden at gå på to ben og både opbygge alternativet, den kollektive trafik, og samtidig gøre det vanskeligere for bilerne at køre ind i byerne.

**Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg skal lige knytte en kort bemærkning til det med den kollektive trafik, som hr. Kaj Ikast og Enhedslisten nu er oppe at toppes om:

Jeg synes, det er helt i orden med kollektiv trafik, men så må man betale den reelle pris, og dér, hvor vandene skilles, er, at man fra Enhedslistens side ikke ønsker, at den reelle pris skal betales, når det drejer sig om kollektiv trafik.

Men et par kommentarer til det foreliggende forslag:

Jeg ved ikke, om det er gået op for SF endnu, men vi vil da gerne fra Fremskridtspartiets side endnu en gang gøre opmærksom på, at vi ikke under nogen omstændigheder vil være med til, at der skal betales bompenge.

Når vi hører argumenterne fra SF på det her område – og for den sags skyld også fra Enhedslisten – er det nærmest, som om man ønsker at udradere privatbilismen i Danmark.

Hr. Kaj Ikast var inde på noget af det samme: at privatbilismen er noget, som man ser meget ned på i SF, og det er da også helt fair, og det er da en ærlig ting at fremføre disse synspunkter. Men som jeg tror hr. Arne Melchior ofte har

været inde på, er det sådan, at uanset om man er SF'er, Fremskridtsmand, centrum-demokrat, konservativ eller Venstremand, har man altså brug for privatbilismen og benytter sig meget aktivt af den. Og så mener vi i Fremskridtspartiet, at man også må forholde sig til, hvorfor man gør det.

Med hensyn til geografien er vi jo i et land, hvor der er brug for privatbilismen, og vi ønsker ikke fortsat at acceptere den brandskatning, der er af den kategori af medborgere, der netop benytter sig af bilen som færdselsmiddel. Privatbilismen er i forvejen hårdt beskattet, og alligevel er det faktisk den, man yderligere vil lægge en beskatning på nu.

Som jeg har nævnt i andre af de debatter, vi har haft om privatbilismen, betales der en registreringsafgift på 180 pct. af bilens pris – 180 pct. af bilens pris! – og dernæst skal der betales moms af dette beløb, og herefter skal der nummerplader på bilen, og de koster ca. 800 kr. Desuden er der et krav om, at alle skal have en lovpligtig ansvarsforsikring, som også er pålagt en løbende statsafgift. Og vil man ud at køre, kræver det betaling af vægtafgift til staten, og jo tungere bilen er, jo mere stiger denne vægtafgift som bekendt.

Og benzin eller for den sags skyld diesel er en forudsætning for, at man kan bruge bilen – det tror jeg vi alle er enige i – og to tredjedele af benzinprisen udgøres altså af statsafgiften. Selv den smøreolie, der skal hældes på bilen, og bilens batteri indeholder en punktafgift til staten. Og bruger man diesel til kørsel til og fra arbejde – hvilket mange jo trods den alt for store arbejdsløshed gudskelov gør – så havde man for få år siden et kørselsfradrag, men vi ved alle sammen, at som et led i den seneste skattereform blev dette fradrag udhulet betydeligt.

Hvis der stadig er nogen, der mener, at bilerne og dermed privatbilismen ikke giver deres del til statskassen, ja, så passer det naturligvis ganske enkelt ikke, og derfor siger det sig selv, at Fremskridtpartiet under ingen omstændigheder vil være med til fortsat at brandskatte privatbilismen yderligere i forhold til det, vi er udsat for i dag.

Jeg må så sige, at der er et men, og det er, at hvis man nu absolut vil have de her bompenge indført, så må betingelsen i hvert fald være, at man nedsætter registreringsafgiften betydeligt. Det er jo klart, at man ikke, som man gør det på alle andre områder her i samfundet, og som vi har set skiftende regeringer gøre det gennem

tiderne, kan indføre brugerbetaling på visse områder og så ikke samtidig nedsætte forbrugernes udgifter til alt muligt andet, herunder registreringsafgiften, i forhold til det, vi taler om i dag. Det må være en forudsætning, at der sker en virkelig nedsættelse af denne afgift.

Jeg ved godt, at der er trafikproblemer i de virkelig store byer, men i Danmark har vi ikke disse problemer med rigtig store byer, men jeg ved også godt, at man i Oslo har positive erfaringer med afgifter. Men hvis man indfører dem her, må konsekvensen bare være, at der sker en meget drastisk nedsættelse af registreringsafgiften, således at forbrugerne har noget at betale med.

Man kan altså ikke blive ved med at pumpe borgerne, særlig ikke de små i samfundet, og det er netop dem, som man i SF ynder at sige at man repræsenterer, det går ud over. Man kan ikke blive ved med at udsuge disse mennesker økonomisk, og derfor må vi naturligvis på nuværende tidspunkt klart afvise dette forslag.

#### Arne Melchior (CD):

Komponisten Carl Maria von Weber skrev for knap et par hundrede år siden nogle klaverstykker under titlen »Aufforderung zum Tanz«, men i beslutningsforslag nr. B 114 foreligger der en opfordring til mere bilskat.

CD's svar på denne opfordring er et høfligt nej tak! Men det betyder ikke, at vi ikke fuldt så meget som forslagsstillerne er opmærksomme på besværlighederne og problemerne med køkørsel og forsinkelser og forurening. Det er vi i høj grad, og det kan jo dokumenteres, og det ved forslagsstillerne i øvrigt også er rigtigt.

Men det er jo altså sådan, at f.eks. København – men det gælder også de større provinsbyer – overhovedet ikke har de trafikbesværligheder, som næsten alle andre storbyer i Europa har. Det skal jo være lillejuleaften og snestorm, før man i København skal vente længere end to gange rødt lys ved noget kryds. Det glider jo pragtfuldt!

Jeg bor i København K, og jeg færdes herinde til fods, på cykel, i taxa, i bus og i egen bil, og det går strygende og strålende. Og gør det endelig ikke det nogle steder, så kan jeg anbefale omfartsvejene, som jo bliver brugt meget rundt omkring i landet, eller ved de større byer ringvejene til at lette trafikken i centrum.

Der er jo ingen, der begiver sig ind i centrum, hvis de ikke har brug for det, for der er ikke nogen, der ønsker at blive forsinket ved at tage unødigt derind.

Jeg kan derfor udtale helt klokkeklart, at skulle det engang komme på tale – sådan som ministeren åbnede mulighed for i sin i øvrigt fremragende dokumenterede afvisning af forslaget – at det kan blive nødvendigt, hvis tingene udvikler sig anderledes, end jeg forventer, så må det i hvert fald være en betingelse, at der sker en lettelse af andre dele af bilafgifterne, således at den samlede pris for at have egen bil ikke skal sætte ny verdensrekord.

I den forbindelse vil jeg gøre opmærksom på, at når man sammenligner med andre lande, der har bompenge eller andre former for ekstra betaling for at køre i bil, kan man jo ikke bare henvise til dét; hvis man sammenligner, må man sammenligne det med det totale afgiftssystem for at køre i bil og tage alle afgifter med, før man kan se, hvor det er billigere, og hvor det er dyrere, og dér kommer Danmark ind som det absolut dyreste land.

Må jeg så endelig sige et par ord om forskellen på kollektiv og individuel trafik, som det her jo i høj grad drejer sig om:

Det er og bliver udtryk for ringeagt over for bilisterne at sige, at de lige så godt kan tage bussen eller toget, for det passer jo ikke. Der er jo masser af bilende mennesker, som skal bringe børn til eller hente børn fra institutioner, som skal have svigermor eller andre gæster med hjem, som skal købe ind og har meget at bære på, eller som er dårligt gående, osv. osv.

Menneskene er faktisk ikke dumme i dette land, ej heller de bilister, der, som hr. Køpke Christensen sagde, ganske rigtigt findes i alle partier. De ved godt, hvad det koster pr. kilometer at køre i bil, og de ved godt, hvad de ellers kunne få for pengene. Men hvis man altså bor syd eller nord eller vest for København og skal ind til sit arbejdssted i København, så er det ikke et spørgsmål om tog/bus eller bil, så er det et spørgsmål om bil eller tre befordringsmidler, nemlig hen til bussen og fra bussen ved ankomststedet og hen til arbejdsstedet og på hjemvejen det samme: fra arbejdsstedet og hen til S-toget eller kystbanetoget og så med toget og så med et nyt befordringsmiddel fra ankomststationen og til hjemmet.

Sådan er problemet, og derfor er det dumt og urimeligt at håne folk, der kører i bil, og det er jo i virkeligheden det, der sker med mange af disse forslag.

Men igen: Skulle forholdene udvikle sig anderledes, end jeg tror de vil gøre, og vi skal tale om det igen, så må det ses som en helhed.

I øvrigt er det min opfattelse, at det antal kilometer, som enhver bilist kan nå at køre, er begrænset. Døgnet har stadig væk kun 24 timer, og man skal både arbejde og sove og spise og gøre mange andre gode ting, som jeg ikke skal nævne ved navn her, og derfor er det altså begrænset, hvor mange timer af døgnet man som bilist kan opholde sig i sin bil.

Og derfor var det jo også vigtigt, at vi fik trafikministerens oplysning om, at bilintensiteten i Danmarks store byer inklusive hovedstaden er stagnerende eller højst svagt stigende, og sådan tror jeg det fortsat vil forholde sig.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Vi er et langt stykke ad vejen enige med SF i, at bompenge og betalingsringe er gode instrumenter til at nedbringe især pendlertrafikken til større byer. For selv om problemerne i de større danske byer er småting i sammenligning med problemerne i andre centraleuropæiske storbyer, er strømmen af biler helt klart til gene i form af støj, forurening og sine steder og på visse tidspunkter svulmende trafikpropper.

Og der er faktisk byer, som med forskellige midler næsten har fjernet bilerne fra byerne, og det har givet de pågældende byer et miljømæssigt løft, som også de forretningsdrivende er tilfredse med.

Det er så samtidig fulgt op af en massiv satsning på kollektiv trafik, og det er sådan, vi mener det skal være.

Bompenge og betalingsringe vil alt efter, hvor meget der indkræves, klart medvirke til at give den kollektive trafik et løft, selv om man jo må sige, at den kollektive trafik specielt i København står foran meget væsentlige forbedringer med nye S-tog, tog til Kastrup, minimetro osv.

I går besøgte Trafikudvalget Hovedstadsområdet Trafikselskab, og det var meget opløftende at høre de meldinger, der kom derfra: konstant stigende passagerantal i busserne, en massiv satsning på tværgående busser og meget fine visioner og mål for de næste 10 år både i HT's bestyrelse og administration, en 50 pct.-forøgelse af bustrafikken, en satsning på tværgående lette sporvogne eller noget, der minder om dem. Det går altså i den rigtige retning, i hvert fald i hovedstadsområdet.

Samtidig er der sket det glædelige, at bilerne er om ikke på vej ud af byerne så dog i aftagende. Til trods for en forøgelse af biltrafikken kører der nu færre biler i de større byer end for bare 5 år siden.

Når vi forholder os afventende og dermed afviser forslaget, er det, fordi en rammelovgivning som den, der er lagt op til i beslutningsforslaget, efter vores opfattelse skal tage udgangspunkt i nogle konkrete udspil fra en eller flere kommuner. Men lige så snart de viser sig, er vi parate til at se på det og også være med til at gennemføre det.

Og her venter vi jo på Københavns Kommune, der, så vidt jeg ved, i dag behandler sin trafik- og miljøplan i Borgerrepræsentationen, og heri indgår både bompenge og andre trafikbegrænsende tiltag.

Vi er positive over for ideen. Vi synes, den er utrolig god, men vi vil godt, inden man skrider til værket og gennemfører det, bede trafikministeren om at undersøge, hvad der i øvrigt findes af midler, og hvordan det virker andre steder, hvor man har indført det.

(Kort bemærkning).

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil sige til fru Vibeke Peschardt, at forslaget jo ikke er et forslag om at indføre bompenge. Det er tværtimod lige det, som fru Peschardt efterlyser, nemlig en opfordring til at give bykommunerne mulighed for at få en meget bredere vifte af virkemidler. I øjeblikket har de kun mulighed for at bestemme over parkeringspladserne, og det gør de, men det drejer sig om, at de får mulighed for en langt bedre spredning på de virkemidler, de kan benytte sig af.

Så jeg kan ikke rigtig forstå, at der er nogen sammenhæng mellem det at stemme imod forslaget og så den tale, vi lige hørte.

(Kort bemærkning).

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg er da ked af, at jeg har udtrykt mig sådan, at fru Jette Gottlieb ikke har forstået, hvad jeg har sagt. Men når vi ikke stemmer for det her forslag, er det, som jeg sagde, fordi vi vil gerne se de konkrete udspil, som vi jo ved kommer. Og så var jeg i øvrigt meget positiv over for forslaget.

#### **Ole Donner (DF):**

Dansk Folkeparti kan ikke støtte det foreliggende forslag, hverken udformningen eller tanken om at give kommuner og amter mulighed for at lave restriktioner i trafikplanlægningen.

Hvis man tænkte sig, at dette forslag blev gennemført, ville det kræve en videnskabelig udforskning at køre gennem de forskellige byer

i Danmark. De ville blive behandlet vidt forskelligt. Vi er også klart imod tankerne i forslaget om betalingsringe og bompenge og alt muligt. I Dansk Folkeparti går vi ind for den personlige frihed, og en del af den personlige frihed er, at man selv kan vælge, om man vil køre privat eller med den kollektive trafik.

Som flere ordførere, bl.a. hr. Melchior, har været inde på, kan man jo ikke benytte sig af den kollektive trafik i alle tilfælde. Hvis der f.eks. kun kører én bus om morgenen og én om aftenen i yderdistrikterne, har man ikke nogen mulighed for at køre kollektivt. Så må man selv sørge for transporten frem og tilbage.

Vi går ind for, at den kollektive trafik skal være god, og derfor vil vi også gerne være med til at give den nogle gode muligheder. Men det kan ikke være rigtigt, at man hver gang skal straffe bilisterne, inden man laver nogle forskellige ting for den kollektive trafik. Det er da rigtigt, at det nogle steder er nødvendigt at give tilskud til den kollektive trafik. Ved sejlads til småøer f.eks., hvor trafikken ikke er ret stor, må staten bevilge nogle penge for at sikre, at borgerne kan komme frem og tilbage. Men med de penge, bilisterne skal betale i registreringsafgifter, vægtafgifter, benzinafgifter og alt muligt, har de rigeligt betalt alle de udgifter, privatbilismen koster samfundet, og mere til.

Vi vil gerne være med til at forbedre forholdene. Vi vil gerne være med til at lave nogle fornuftige trafiksaneringer og forbedre forholdene i byerne, så den kollektive trafik kan komme frem. Men vi vil ikke give støtte for at få transporteret flere personer eller mere gods med kollektiv trafik. Det skal stå folk frit for at vælge, og derfor tager vi også skarpt afstand fra, at man overhovedet vil lægge den slags spørgsmål ud til kommuner og amter. Dels bør amterne jo nedlægges, dels må og skal en trafikplan komme fra Folketingets side, fra statens side, og så må folk indrette sig efter den.

Vi er jo vant til den slags forslag, og det næste og mest effektive forslag, vi må kunne forvente fra den side, bliver nok såre enkelt: Hvis man foreslog, at der ikke måtte være hjul på private biler, ville det være virkelig effektivt, og det forslag kommer vel snart.

#### **Margrete Auken (SF):**

Det er sjældent, man bliver beskyldt for at være populist, når man vil gøre noget for cyklerne og den kollektive trafik.

Jeg vil godt sige til de partier, der tror, det giver pote altid at holde med den uhemmede privatbilisme – jeg siger ikke bilisterne, for der er mange bilister, der siger det samme, som jeg vil sige nu – at der er lavet nogle undersøgelser bl.a. af trafikforskeren Werner Brügg, som viser, at i hele Europa mener ca. 75 pct. af befolkningen i byerne, at trafikken i byerne er ubærlig eller næsten ubærlig, mens kun 25 pct. mener, den er acceptabel.

Derudover er der nogle meget skægge undersøgelser, og jeg kan forstå, at fru Jette Gottlieb skulle have gennemgået dem i dag i Trafikudvalget. Det er nogle undersøgelser over, hvordan beboerne gerne vil have det, og hvordan politikerne tror, beboerne gerne vil have det. I den østrigske by Graz vil 88 pct. af beboerne gerne have et meget mere miljøvenligt bybillede – og det betyder altså en trafik, der ikke er baseret på privatbilisme, uanset hvordan det vendes og drejes – mens 12 pct. ønsker en bilorienteret udvikling, 88 mod 12!

Og når man spørger politikerne i Graz, hvad de mener, er de ikke helt så vanvittige som Venstre og De Konservative, der ligger i skarp konkurrence med hinanden om, hvem der kan få sagt flest platheder om SF og Enhedslisten. Men vi ligger ikke i skarp konkurrence. Vi samarbejder godt, men jeg synes næsten, det lignede en konkurrence om, hvem der kunne sige de fleste dumheder i en ordførertale, og jeg vil godt sige, at jeg tror faktisk, hr. Kaj Ikast har vundet. Det, han sagde, var værre end Venstres ordførertale. Jeg var ikke klar over, det kunne lade sig gøre, men jeg sad og tænkte efter, og det var værre end Venstres indlæg. Hr. Kaj Ikast fører i kampen om, hvem der er værst, og han ved tydeligvis mindst om bytrafik.

Men blandt politikerne i Graz var der 64 pct., der troede, at befolkningen helst ville have bilerne, og 36 pct., der mente det modsatte. Det svarer nogenlunde til forholdene i Folketinget: Ca. 64 pct. af medlemmerne tror, at bare vi forkæler bilisterne, giver det pote, og ca. 36 pct. er klar over, at sådan hænger det ikke sammen. Men hvis vi går ud til befolkningen, er tallene altså helt modsatte, nemlig 88-12. Så hvis man gerne vil pleje sin populisme – og jeg har sjældent haft Venstre og De Konservative mistænkt for ikke at ville gøre det i disse sammenhænge – er det et lille vink om, hvilken vej det kan være klogt at følge.

Fru Vibeke Peschardt foreslog, at trafikministeren skulle give os bedre oplysninger om,

hvordan systemet virker i europæiske byer, hvor man har en betalingsringsordning. Her vil jeg godt lige tilføje, at Transportøkonomisk Institut i Norge har foreslået, at man fortsatte med ordningen. Nu er der ganske vist et konservativt bystyre i Oslo, så dér bliver systemet kun brugt til at kradse penge ind med, men ikke til at skaffe miljøgevinster. De har ganske vist fået miljøgevinster ud af det, men de afviser Transportøkonomisk Instituts forslag om at fortsætte med at udnytte systemet til det, så de ligner altså de danske konservative meget: Alt det med miljø kommer meget, meget langt nede på ønskelisten – højt oppe i flosklerne, men langt nede på ønskelisten, når det kommer til stykket.

Så vil jeg i øvrigt sige, at så vidt jeg kan bedømme ud fra det, der er blevet sagt her i dag, er vi kommet et betydeligt stykke videre end for et par år siden. Det samme forslag var vist til behandling i begyndelsen af 1990'erne, men SF havde det i hvert fald fremme i slutningen af 1980'erne, hvor jeg var ordfører på det, og det lyder, som om der nu er flere, der er klar over, at vi bliver nødt til at give kommunerne mulighed for at gøre sådan noget.

Men selvfølgelig kan det bremses af to af de ting, ministeren nævnte. Den ene var, at vi skal vente, til vi har road pricing, men jeg håber ikke, ministeren mener, at vi først skal indføre et så indviklet system. Jeg tror nemlig, fru Jette Gottlieb har ret i retfærdighedsbetragtningen, når det gælder pendlere – i hvert fald til København, jeg kan ikke helt afgøre det for andre byers vedkommende – men når det gælder pendlere til København, er det jo folk, der kommer langvejs fra, og det vil sige, at de sidste par kilometer inde i byen spiller ingen rolle i denne sammenhæng.

Derfor synes jeg, fru Jette Gottlieb gjorde ret i at nedtone retfærdighedsbetragtningen, når det netop gælder Københavns pendlertrafik, og jeg kan også sige til hr. Melchior, som er så bekymret for alle dem, der skal købe ind osv., at mange af dem bor jo i selve byen. Pendlere kan købe ind hjemme hos sig selv, og det ville også være det bedste for det lokale miljø.

I øvrigt synes jeg, der var en interessant ting i det, hr. Melchior gjorde opmærksom på. Jeg tror, han har ret i, at folk meget nødig vil skifte transportmiddel ret mange gange, og derfor tror jeg, ideen med parkeringshuse er lidt giftig. Hvis parkeringshuset ligger i centrum af byen, lige dér, hvor man bor, skaber det bare meget

mere trafik, og hvis parkeringshuset ligger lidt længere ude, skal man have folk til at skifte transportmiddel. Det er sværere end som så at få folk til det, har det vist sig, men vi kan jo prøve at undersøge, hvilke erfaringer man har andre steder fra, hvor man kan køre helt ind uden restriktioner. Parkeringshuse er jo glimrende, hvis der er restriktioner, men hvad nu, hvis der ikke er restriktioner, og hvis man skal appellere til den gode vilje – er parkeringshuse så det rigtigt, hvis man vil begrænse trafikken i centrum? Jeg tror det ikke, netop fordi jeg mener, hr. Arne Melchior har ret i, at mange nødig vil skifte transportmiddel. Men så skal vi få folk til at vælge et andet transportmiddel fra starten og ikke køre i bil ind i vores by.

Jeg mener altså ikke, vi skal afvente road pricing, for jeg mener som sagt, at argumenterne er svage. Jeg synes i øvrigt, det er noget, vi skal have med i dialogen med Københavns Kommune.

Som jeg hørte det, var den anden ting den forudsætning, ministeren nævnte med henvisning til de gamle rapporter, Würztenrapporten osv. Jeg kunne ikke høre, om netop den også blev nævnt, men jeg nævner den her, for at vi kan få af- eller bekræftet, at trafikken skulle stige, for at man kunne få lov til at lave den slags restriktioner. Jeg går ud fra, at der stadig henvises til de gamle rapporter, for det ville da være lumpent at sige til København: Selv om I synes, trafikken er væmmelig, og selv om I har vrøvl med jeres borgere, som synes, den er væmmelig, ved vi rent objektivt, at det ikke er gået så galt, og derfor skal I ikke have lov til det. Jeg går ikke ud fra, at det er det, regeringen mener, men jeg vil godt lige have det bekræftet.

Selv om Socialdemokratiet ikke kunne støtte forslaget, var det et forholdsvis fornuftigt indlæg, og når man hørte godt efter, kunne man godt høre, hvad det var, fru Vibeke Peschardt mente, så hun må godt komme med i klubben; værre er hun jo ikke. Hun hører ikke hjemme i den operette, der spillesovre i højre side af salen i disse sager, og jeg synes, jeg vil sige pænt tak for den støtte, der var i indlægget.

Jeg har ikke noget at sige til hr. Jan Kørpe Christensen, men jeg har en lille bemærkning til fru Jette Gottlieb. Det var spørgsmålet værdien af den idé, man har arbejdet med i Stockholm, hvor betingelsen for, at man kunne få lov til at køre ind i byen i bil, skulle være, at man medbragte sit månedskort til den kollektive trafik. Jeg er meget ked af den ordning. Jeg synes, at hvis

man skal have penge i kassen, er rabatordninger meget fornuftige. Det har man benyttet sig af i Oslo, og det kan også give penge, for der vil være flere, der benytter sig af dem. Men hvis man vil have det modsatte resultat, nemlig at begrænse trafikken, får en rabatordning den modsatte virkning, medmindre den suppleres med en hvergangsafgift, og det skal man selvfølgelig tænke på.

Med hensyn til alt, hvad der hedder rabatordninger, blev der i øvrigt i sin tid – jeg tror, det var af Verdensbanken – lavet en større undersøgelse i Singapore, og her sagde man: Hvis denne ordning skal virke, er det meget vigtigt, at der ikke er rabatordninger i den, så man skal tænke sig om hver eneste gang, inden man benyttede sin bil.

Det allersidste, jeg vil sige, er også lidt henvendt til København, som skal drøfte disse ting. Jeg tror, det er vigtigt, vi siger her i Folketinget, at når og hvis man indfører sådanne ordninger, skal de, der belastes af dem, også have noget at skulle have sagt om, hvordan den kollektive trafik skal styrkes. Jeg er lidt ked af, hvis en københavnerordning kommer til at dække det absurde underskud på minimetroen, fordi der ikke er styr på, hvad den skal koste, inden den økonomisk er kørt ud over kanten. Det er jo ikke til at sige, om det vil ske, for vi kan jo ikke få noget at vide om, hvad den kommer til at koste.

Et flertal herinde har lige givet udtryk for, at det var betryggende med London Docklands osv. til at tjekke, hvordan tingene hang sammen, og så kan det selvfølgelig være meget godt at lave et permanent drænrør og få pengene ind via en bompengoordning. Men det vil være lidt lumpent over for dem, der først og fremmest skal betale de bompenge, og i Københavnsområdet – det ser anderledes ud i Århus, Odense og Aalborg, det ved jeg godt – vil det i høj grad være befolkningerne i Københavns Amt, Roskilde Amt og Frederiksborg Amt. 60 pct. af befolkningen i Frederiksborg Amt arbejder i København, og det er trafikmidlerne i Frederiksborg Amt, der er mest belastet. Derfor vil det være gavnligt, at man sikrer, at pengene først og fremmest bliver brugt til at forbedre deres muligheder for at køre med den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu er det altså ikke alle de statistikker, fru Margrete Auken kom med her, jeg tror på. Fru

Margrete Auken var ude af Folketinget i nogle år, og da gik SF frem, så vidt jeg husker, så det kan ikke alene skyldes, at man har et ganske bestemt synspunkt om den kollektive trafik, man får alle stemmerne.

Fru Margrete Auken sagde, at SF allerede én gang har stillet forslag om kontrol og bompenge i København. Men hvad var grunden til, at det forslag faldt? Det var ikke politisk modstand. Det kunne ikke gennemføres, for der var så mange huller i det, at folk kunne omgå disse bompengesystemer, og hvis man skulle gennemføre det, skulle man bruge så mange penge, at systemet næsten kom til at bære sig selv og ikke gav noget afkast til den kollektive trafik.

Man arbejdede videre, og man arbejdede videre for at finde måder, hvorpå man kunne kontrollere privatbilismen, så der kunne komme flere penge til den kollektive trafik. Men det mislykkedes, så nu vil jeg gerne se et forslag. SF kunne eksempelvis lave et forslag, så vi kunne se, hvordan det kan gøres i København på en fair og fri måde.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Fru Margrete Auken benyttede udtrykket platheder om nogle af sine kollegers taler heroppefra, og det må hun selvfølgelig selv om. Men hun sagde også, at det ikke giver pote at tale bilisternes sag, fordi der er foretaget de og de undersøgelser i ind- og udland. Disse undersøgelser er de ordførere, der har afvist det foreliggende forslag, udmærket bekendt med, så hvis det ikke giver pote, burde det vel egentlig være rosværdigt, at partierne søger at tage et sagligt standpunkt og ikke bare løber efter gallupdemokrati og populisme. Så det standpunkt burde have ros i stedet for en ganske urimelig, ja, næsten latterlig kritik.

Men i øvrigt vil jeg have lov til at sige, at jeg tror ikke på de undersøgelser. Én ting er jo, hvad folk svarer i en undersøgelse, alt efter hvordan der spørges, og hvilket humør de er i, når de bliver ringet op, men noget helt andet er, hvad de gør. Og jeg vil vædde på, at et vældig stort antal – uden at jeg skal gætte på procenten – af dem, som har sagt, de ønsker noget andet, tager reservationer og i praksis benytter deres egen bil. Og derfor er hele den snak om de undersøgelser ikke det papir værd, de er skrevet på, eller de minutter værd, som fru Auken brugte på dem.



(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg er ganske enig med hr. Melchior i, at man ikke skal gå frem efter, hvad der måtte give pote. Det plejer jeg heller ikke at gøre, men det gør det ærlig talt alligevel.

Jeg kan meddele, at i den periode, jeg var ude, gik SF faktisk tilbage, og jeg kan meddele hr. Kaj Ikast, at hvis han havde hørt, hvad jeg sagde om trafikken, da der skulle være valg, ville han ikke have troet, at der var nogen, der turde gøre det. Men det gjorde faktisk, at jeg fik et forholdsvis godt valg.

Men det var ikke derfor, jeg sagde det, og det er heller ikke derfor, jeg siger det, jeg siger her. Jeg siger det, fordi jeg godt vil have, at vores by skal være lidt dejligere at være i, og fordi jeg også gerne vil have, der skal være frihed for kommunerne til at gøre det, de føler er rigtigt. Nogle af dem har oplevet, at deres borgere ønsker, forholdene skal være bedre.

Jeg vil godt lige sige til hr. Melchior, som så helt bort fra alt, hvad der er blevet lavet af undersøgelser, at der også er lavet nogle praktiske undersøgelser blandt folk, der handler i Graz. Forretningerne mener, at 58 pct. bruger bil, men i virkeligheden er det kun 32 pct. Et par og halvtreds pct. går eller cykler, men forretningerne mener, det er 30 pct. Forretningerne mener, at det kun er 12 pct., der benytter kollektiv transport, men i virkeligheden er det 16 pct., og det er da meget interessant, at det ser sådan ud. Det kan selvfølgelig være, at de undersøgelser, der er lavet, er skrupforkerte, men jeg synes, det er meget rart at forlade sig lidt på, at der er lavet den slags ting, og at folk ikke er så slemme, som Venstre, De Konservative og CD gør dem til. Folk er faktisk klogere og bedre end som så.

Så vil jeg sige til allersidst til hr. Kaj Ikast, at forslaget om en betalingsring rent faktisk er udarbejdet. Det blev gjort af folk i Københavns Kommune, da vi fremsatte vores forslag i 1980'erne, og det da er rigtigt, at det kostede penge. Men meningen var jo ikke, at vi skulle have penge hjem, og det er det, hr. Kaj Ikast ikke kan forstå. Han tror altid, det handler om at hive penge op af folks lommer, men det gjorde det ikke. Meningen var, at bilismen skulle begrænses. Det var sådan set det, der var pointen, ikke at vi skulle genere bilisterne med at kradse flere penge ind fra dem.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hvad der formentlig – i hvert fald med stor sandsynlighed – giver pote, er at tale miljøvenligt og opføre sig miljøvenligt. Det er min fornemmelse, at der er en stigende forståelse og en meget stor interesse for det i befolkningen, og det skal siges helt klart, inden denne trafikdebat slutter, at miljøvenlighed ikke er noget, antibilister har patent på.

De ordførere, der på deres partiers vegne har afvist det foreliggende forslag, er formentlig – hvis det ellers er noget, der kan måles og vejes – nøjagtig lige så miljøpositivt indstillet som forslagsstillerne og fru Peschardt, men vi bruger altså andre metoder og foretrækker, at der bruges andre metoder. Trafikudvalget har i denne samling afholdt en stor høring om bilen og miljøet, og vi skal på en sommertur i høj grad beskæftige os med miljøvenlige biler og miljøvenlige drivmidler. Vi glæder os over den tekniske udvikling, der sker på disse områder, så den stagnerende trafik i byerne – både med hensyn til antallet af biler og kørte kilometer – bestandsdig forurener mindre. Vi tror, det både for borgerne og erhvervslivet er en konstruktiv og sund måde at bringe forureningen ned på frem for disse restriktioner.

Og så skal jeg bare gentage, hvad jeg sagde i min ordførertale: Vi vil aldrig drømme om at gå med til, at restriktioner af den foreslåede art skal få lov til at forøge den samlede beskatning ved anskaffelse og brug af det gode værktøj, der hedder en bil.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg er ikke sikker på, jeg kan tilføje meget nyt til debatten, men der er et par spørgsmål, som jeg skylder at svare på.

Fru Margrete Auken spurgte bl.a., om mit citat om, at trafikken skal stige som forudsætning for, at forskellige økonomiske styringsmidler kan komme på tale, var er citat fra de såkaldte gamle rapporter. Jeg kan bekræfte, at det er det. Og fru Margrete Auken spurgte også, om det ikke er hensigtsmæssigt at nedtone road pricing som en betingelse for at bruge økonomiske styringsmidler. Jeg kan sige, at her har jeg alene holdt mig til de overvejelser, der har været i Københavns Magistrat om eventuelle betalingsordninger.

Fru Jette Gottlieb spurgte, hvad der skulle lægges i mine positive bemærkninger om, at vi gerne vil forhandle med de større bykommuner,

ikke mindst København, om disse spørgsmål. Der skal hverken lægges mere eller mindre i det end netop forhandling. Sagen er jo, at der er utrolig mange forhold at tage højde for, og at der er utrolig mange lokalpolitiske hensyn at tage: beskæftigelsesmæssige hensyn, hensyn til omsætningen for handelen i byen, mulighederne for forskellige anvendelsesformer for de indtægter, som måtte komme fra økonomiske styringsmidler, og en diskussion om, hvorvidt midlerne i virkeligheden skal gå til trafik anlæg, der medfører øget trafik, eller bl.a. skal gå til at gennemføre trafiksaneringer, der betyder mindre trafik.

Et eksempel, der har været rejst i debatten her, er Oslo, hvor man har brugt bompengindtægterne til trafik anlæg, der samlet set har medført en øget trafik i Oslo. Der er masser af uafklarede spørgsmål her, som skal diskuteres, og der er også mange forskellige metoder til at opfylde en bestemt målsætning. Hvis målsætningen i Københavns Kommune måtte være at begrænse trafikken i kommunen, er der masser af styringsmetoder og midler. Nogle af dem er nævnt i beslutningsforslaget, andre er ikke nævnt. Der kan laves forskellige former for miljøprioriterede gennemfarer. Busbaner er f.eks. et meget godt eksempel på, hvorledes man rent fysisk kan gennemføre begrænsninger, der er nok så markante i forhold til mulighederne for den individuelle trafik.

Jeg siger alt dette for blot at understrege, at der ligger hverken mere eller mindre i ordet forhandling, end at vi skal have en grundlæggende drøftelse om alle spørgsmålene med Københavns Kommune, når Københavns Kommune beder om det, og jeg skal sige, at jeg ser frem til en sådan drøftelse. Jeg mener bestemt, der er masser af spændende ideer og tanker om, hvorledes man kan forbedre mulighederne for at leve og bo i København, og der er masser af muligheder for at tilrettelægge den overordnede trafikstruktur med henblik på også at forbedre beskæftigelsesmulighederne og mulighederne for trafikafviklingen i København. Det er den samlede helhed, diskussionen meget gerne skulle handle om, og det er simpelt hen den lidt udefinerlige situation på nuværende tidspunkt, der ligger bag mine betragtninger om, at jeg ser frem til at forhandle hele komplekset med Københavns Kommune.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

## Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 127:

#### Forslag til folketingsbeslutning om udviklingsprojekter på trafikområdet finansieret ved en 10-øres CO<sub>2</sub>-afgift på benzin og diesel.

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Jette Gottlieb (EL).

(Fremsat 23/4 96).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hovedsigtet med dette forslag er at fremskaffe midler til finansiering af udviklingsrettede projekter på transportområdet.

Regeringen er af den opfattelse, at staten bør medvirke til en udvikling af en bæredygtig trafiksektor, og det er også et centralt element i den netop offentliggjorte handlingsplan for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionen i transportsektoren. De seneste års trafikpuljer på finansloven er også netop et udtryk for denne politik, og i forbindelse med finansloven for 1997 vil regeringen tage stilling til det fremtidige omfang af de midler, regeringen skønner fornødne.

Et andet element i forslaget er, at midlerne bør tilvejebringes gennem en afgift på 10 øre pr. liter benzin og pr. liter diesel. Jeg skal her understrege, at regeringen ingen planer har om at øremærke benzin- og dieselafgifter til bestemte formål. Udviklingen i benzin- og dieselafgifterne er fastlagt for de kommende år som et led i skattereformen.