

men jeg synes alligevel, det er værd at drage en lære af den her sag. De grupper i befolkningen, som er ramt af nogle fuldstændig urimelige nedskæringer, og de grupper i befolkningen, socialrådgivere og andre, som arbejder inden for de her områder, og som kan konstatere, hvad konsekvenserne af regeringens politik er, har henvendt sig til os og har henvendt sig til hele Arbejdsmarkedsudvalget, de har fremlagt fakta i de her sager, de har arbejdet for at få deres ideer og forslag igennem, og det er lykkedes.

Læren er efter min bedste overbevisning for mange af de grupper rundtomkring i samfundet, som bliver ramt af regeringens politik, at det at klage, det at brokke sig, det at komme med alternativer, det at stille nogle forslag nytter. Det synes jeg vi alle sammen skal skrive os bag øret, også alle dem, som lytter til og ser denne forhandling, nemlig at det nytter at klage, når man bliver ramt af urimelige nedskæringer.

#### **Formanden:**

Så er det fru Anne Baastrup som ordfører.

#### **Anne Baastrup (SF):**

Jeg er enig med Enhedslisten i, at vi skal se fremad nu. Det skal jo være sådan, at vi med den her afslutning, hvor vi har fået brudt det første hul i den lave kontanthjælp, kan se fremad. Det skal være sådan, at regeringspartierne fremover, hver gang der er sager om enkeltgrupper, skal finde ud af, hvad det er, det så drejer sig om, hvad det er for kød og blod, der ligger bag, hvad det er for nogle lidelser, den enkelte person bliver udsat for.

Noget for noget, siger regeringen. Ja, men nu har vi så også oplevet, at det kan lade sig gøre at flytte Dansk Folkeparti, det kan lade sig gøre at flytte De Radikale og Socialdemokratiet væk fra, at alt handler om flere i arbejde og de nedskæringer, der har været undervejs.

Kl. 15.15

Så jeg vil godt kvittere for det arbejde, vi har haft i Arbejdsmarkedsudvalget, og endnu en gang sige, at nu skal vi se fremad. Det er ikke sidste gang, vi får præsenteret nogle meget konkrete eksempler på, hvordan folk bliver behandlet under den nuværende midlertidige regerings ledelse.

Vi ser frem til arbejdet i Arbejdsmarkedsudvalget, og jeg er helt sikker på, at der bliver andre områder, hvor vi kan vise, hvilke urimeligheder der ligger skjult her.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 68 stemmer (S, DF, RV, SF og EL); 44 (V og KF) stemte hverken for eller imod.

#### **Formanden:**

Beskæftigelsesministeren vil få meddelelse om denne beslutning.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **52) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 4:**

#### **Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingssystemer.**

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.

(Fremsat 6/10 2005. Første behandling 3/11 2005. Betænkning 18/5 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

#### **Forhandling**

#### **Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det her forslag, B 4, drejer sig om at give en kommunal ret til at indføre trafikbetalingssystemer. Jeg ved, og SF ved, at der er to store kommuner, København og Århus, som sukker efter at få lov til at få det her redskab, så de kan styre trængselsproblemerne med biler inde i byerne.

Vi ved, at der bruges tusindvis af timer hver dag, hvor folk sidder og venter i bilen. Når de sidder og venter, sker der også en forurening, så det er også et miljøproblem.

Da det her forslag blev fremsat, og det blev fremsat for tredje gang, var det på et tidspunkt før kommunalvalget, hvor vi vidste, at der var en Venstreborgmester i Århus, fru Louise Gade, og der var en kendt Venstretalsmand i København, hr. Søren Pind, som efterspurgte den her løsning, som SF kommer med, nemlig at etablere en trafikbetalingsring og bruge den indtægt, der kommer derfra, til at fremme kollektiv trafik. De efterspurgte det, og på et tidspunkt sag-

de statsministeren også, at det her da oplagt var et kommunalt emne, som Folketinget skulle give lov til. Så fremsatte vi forslaget, for vi var klar over, at nu måtte det være muligt.

Det har det så desværre ikke været. Når vi er nået her til andenbehandlingen, har vi overstået kommunalvalget, og vi har fået en ny situation, hvor der nu sidder en S-borgmester i Århus og en S-borgmester i København. De efterspørger også løsningen, så det er lidt mystisk, at der ikke er et flertal for det. Det er De Radikale og Enhedslisten, som støtter forslaget, og desværre ikke andre.

Det allersidste med hensyn til det her er jo, at de økonomiske vismænd også har udtalt sig positivt om forslaget. De har lavet en samfundsmæssig beregning, som siger, at der er en velfærdsgevinst på 201 mio. kr. om året, hvis vi lige præcis gennemfører SF's forslag. Det er også noget. Nu har vi et forslag, som er socialt balanceret, som er miljømæssigt korrekt, som er efterspurgt, og som tilgodeser de kolde kontanter. Det er mærkeligt, at der ikke kan skabes flertal for det.

Vi kender også den her model fra London, vi kender den fra Stockholm, og vi ved, at før den blev indført, var der meget modstand mod den fra f.eks. erhvervslivet. Efterfølgende er erhvervslivet positivt, rigtig positivt. De har opdaget, at de sparer tid. De skal ikke bruge tiden på at sidde og vente, så det er en bedre forretning for dem. Det er en win-win-sag; det er godt for borgerne; det er godt for miljøet; og nu er det altså også godt for samfundsøkonomien.

Kl. 15.20

Vi er klar over, at det er faldet denne gang, desværre, men vi ved også, at det er et spørgsmål om tid. Når vi når til næste samling, vil jeg endnu en gang stå her på talerstolen og snakke om alt det gode, vi kan få ved at indføre betalingsring.

#### **Formanden:**

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Klaus Hækkerup som ordfører.

#### **Klaus Hækkerup (S):**

Socialdemokratiet er enig i, at der er et problem med den stigende trafik. Det spørgsmål, vi står over for, er: Skal vi regulere den stigende trafik, så vi får en mere hensigtsmæssig styring af trafikken? Og her er forskellen mellem oppositionen og regeringen, at regeringen siger, at den ikke vil gøre noget, og oppositionen siger, at vi

vil gøre noget. Det, der så er uenigheden mellem Socialdemokratiet og SF og muligvis nogle af de andre oppositionspartier, er: Hvad er det for styringsinstrumenter, vi skal bruge?

SF har forelsket sig i en betalingsring. Vi har lagt mærke til, at flere og flere moderne tænken- de trafikforskere snakker om roadpricing eller det, vi på dansk kan kalde en kørselsafgift, og det er vi tilhængere af. Hvorfor er vi det? Det er vi, fordi det for det første giver en mere konkret trafikstyring. En betalingsring regulerer trafikken der, hvor betalingsringen ligger. En betalingsring om København f.eks. styrer ikke trafikken omkring Frederikssund, styrer ikke trafikken omkring Ballerup, styrer ikke trafikken omkring Hillerød. Det kan man derimod gøre, hvis man vil, når man har et kørselsafgiftssystem. Det er et system, der kan anvendes til både at få brugerne til at prioritere deres rutevalg og få dem til at prioritere deres kørselstidspunkt. Det har vi i praksis set en række eksempler på i udlandet.

Indfører vi et kørselsafgiftssystem, giver det også mulighed for, hvis der er flertal for det, at køre med en lavere afgift i de områder af landet, hvor der er en meget tynd dækning med kollektiv trafik.

Og endelig giver et roadpricingsystem også mulighed for at give en særlig lempelse til dem, der anvender miljørigtige biler. Det er en af de ting, vi tillægger stor betydning.

Når jeg nævner, at den europæiske udvikling går i den retning, tænker jeg både på de sidste ændringer, der er gennemført i Den Europæiske Union, de direktiver, der er gennemført om ændringer af afgiftsbeskatningen på biler, og på den almindelige udvikling.

Der er allerede i dag fire lande, som anvender et vejafgiftsbenyttelsessystem. Det er Schweiz, det er Østrig, og det er Tyskland. Jeg skal vende tilbage til Tjekkiet om et øjeblik. Vi har lande, der på dele af deres strækninger anvender det: Italien, Portugal, Spanien, Grækenland, Frankrig, Slovenien og Irland. Vi ved, at det er besluttet at indføre systemet i Holland. Det hollandske parlament har bedt regeringen om at fremsætte lovforslag, der gør, at man får indført et trafikafgiftsbenyttelsessystem.

Vi ved, at den svenske regering er i gang med tilsvarende overvejelser. Den fremlagde nemlig den 20. marts i år et transportpolitisk forslag om indførelse af kørselsafgifter for tunge køretøjer i hele Sverige. Det er på vej igennem den svenske Rigsdag. Det vil indebære, at der foretages en

analyse med henblik på, at der i 2007 kan fremsættes lovforslag om indførelse.

Endelige vil jeg også nævne Tjekkiet, som jeg var inde på før, der har truffet beslutning om at indføre vejafgifter for tunge lastbiler i 2007 og senere for privatbiler i 2010. Der har for nylig været afholdt en licitation over, hvilket system man skulle anvende. Der har været tre tilbudsgivere, og man vurderer nu, hvem af tilbudsgiverne det er relevant at acceptere.

Vi står altså i en situation, hvor vi ser, at man overalt i Europa bevæger sig i den retning. Det eneste sted, hvor man vil bygge bymure, er i Danmark, hvis man ellers følger SF's forslag. Det har vi overhovedet ikke brug for.

Kl. 15.25

Så nævnte SF's ordfører Det Økonomiske Råds formandskabs redegørelse. Det er ganske interessant læsning. Det Økonomiske Råd beskæftiger sig nemlig også med en afvejning mellem de to muligheder.

Om betalingsringen siger de følgende: Der kan – læg mærke til det – der kan være en gevinst ved en betalingsring omkring København. Denne beskatningsform er mere målrettet end de eksisterende afgifter. Og så siger de det, som vi jo alle ved: at med stigende trafik over tid vil gevinsten ved en betalingsring stige.

Hvad siger de om roadpricing? Der siger de: Roadpricing er et meget målrettet instrument til regulering af trafikken. På grund af store etablerings- og driftsomkostninger er der dog næppe i dag en gevinst ved roadpricing i Københavnsområdet, men den teknologiske udvikling og stigende trafik må forventes at gøre roadpricing rentabel inden for en overskuelig tidshorisont.

Jeg ved ikke, om de er bekendt med det, der sker i Tjekkiet, eller om de ikke er det. Det må stå hen i det uvisse. Hvis man slår op på side 292 i den udgave, jeg har, og sammenligner udgifterne, har Det Økonomiske Råd på baggrund af Institut for Miljøvurdering prøvet at sige:

Hvad koster det så at lave de her systemer? Hvad koster det med en betalingsring omkring København, hvis vi fordeler udgiften ud over en vis periode og regner med en eller anden diskonteringsfaktor? Og så når de frem til et beløb på 210 mio. kr. om året.

Hvad vil det så koste at lave roadpricing for den samme periode og med den samme diskonteringsfaktor? Der når de frem til et beløb på 510 mio. kr.

Jamen er det ikke meget mere? Jo, 510 mio. kr. er meget mere end 210 mio. kr. Det kan enhver

regne ud. Men hvis vi laver et roadpricingsystem, kan det bruges overalt i Danmark. Det kan bruges i København; det kan bruges i Århus; det kan bruges i Aalborg; det kan bruges i Odense – for at nævne de fire centrale storbyer, hvor det her kunne tænkes at komme på tale.

Hvad taler vi så om? Vi taler om 210 mio. kr. i København, 210 mio. kr. i Århus, 210 mio. kr. i Aalborg, 210 mio. kr. i Odense, og man behøver jo sådan set ikke have bestået regeringens nye prøve for at kunne regne ud, at det giver 840 mio. kr., der skal sammenholdes med de 510 mio. kr., og så har man endda ikke dækket den del af landet, der ligger uden for storbyerne.

Al sund fornuft, al udvikling af det, der peger fremad, peger på, at man beslutter sig for et roadpricingsystem, og det er det, Socialdemokratiet vil arbejde for i de kommende år.

Lad mig så slutte af med bare et spørgsmål, der viser, hvor vanskeligt, for nu at bruge den formulering, det er at lave en betalingsring omkring København. Hvad med dem, der bor på Amager? Hvad med dem, der bor ude i Tårnby og Dragør Kommune? De har – bortset fra fly, som vi lader ude af betragtning her – kun én adgangsvej, hvis de skal ud til resten af landet, og det er, at de skal igennem den betalingsring, som SF har foreslået lægges ned over Københavns Kommune. Hver eneste gang en borger på Amager og hver eneste gang en borger i Dragør skal ud at besøge familie og venner andre steder i landet, så boner de, ikke en, men to gange, nemlig både når man kører ind over ringen, og når man kører ud over ringen, hvis jeg ellers har forstået det forslag, Københavns Kommune har arbejdet med. Er det rimeligt? Er det fair at behandle en gruppe borgere på den måde? Og det her er bare et af de problemer, som en betalingsring rejser. Men det vil jeg da godt høre om SF har noget svar på.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det var da herligt, at hr. Klaus Hækkerup gik på talerstolen. Omkring roadpricing vil jeg sige, at SF klart går ind for roadpricing, men vi følger lidt hr. Klaus Hækkerups kollega, Ritt Bjerregaard, i denne sag og siger, at der faktisk skal ske noget nu, specielt i København. Vi kan ikke vente på en løsning engang ude i fremtiden, for når vi snakker om en GPS-løsning, roadpricing, er det en stor sag, og den bliver ikke etableret inden for, skal vi sige, de første 5 år.

Kl. 15.30

SF er parat til at lave en sigtelinje, som hedder: Vi beslutter os forlods til at sætte roadpricing i gang inden for en tidsramme på 5 år. I mellemtiden skal vi gøre det fornuftige og sørge for at få lavet en betalingsring for København.

Med hensyn til beboerne på Amager er det da noget, man tager højde for. Man laver da ikke noget, der er idioti. Man tager selvfølgelig højde for, at de får en fribillet. De skal ikke betale for at komme igennem København.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg vil godt sige, at jeg er overordentlig glad for at høre, at SF også går ind for roadpricing. Nu ved SF udmærket godt fra førstebehandlingen, at regeringen afviste spørgsmålet både om en kørselsring og om roadpricing, og det vil sige, at vi ikke kan forvente, at der inden for de næste 2-3 år bliver flertal for, at det skal indføres.

Vi synes, det ville være meget klogere, at SF og vi sammen begynder at arbejde seriøst for, at den dag, der er politisk flertal for det, kan vi få gennemført et ordentligt roadpricingsystem, at det ligger gennemanalyseret, og at vi ved, hvad vi taler om, hvad systemet skal baseres på, og hvordan det skal udbydes osv. Hvis SF vil være med til sådan en konstruktiv linje, synes jeg, at vi sammen skulle formulere det, der også vil være fremtidens trafikreguleringspolitik.

Med hensyn til om beboerne på Amager skal have fribillet, vil jeg godt stille hr. Poul Henrik Hedeboe et spørgsmål: Det vil sige, at når min svigerdatter tager til Frederikssund for at besøge mig, kan hun få fribillet, men når jeg skal besøge hende, skal jeg betale dobbelt afgift. Er det sundt fornuft?

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det er sundt fornuft at finde en løsning på trængselsproblemet så hurtigt som muligt. Derfor skal vi etablere en betalingsring. Det er det, vi kan gøre nu. Vi ved, der er bevægelse i Venstre. Det har vi jo set. Ledende folk ude i det kommunale landskab er gået ind for det. Der er bevægelse. Statsministeren er gået ind for det. Så der er bevægelse. Jeg tror på, vi kan få noget igennem der. Opinionen er med. Så jeg er med på, at vi laver et konstruktivt samarbejde og siger: betalingsring på længere sigt. Så håndslag på det. Der er også en lastvognsafgift, Maut.

Vi har altså tre elementer: Vi har betalingsring som det første, vi har lastbilsafgifter, vi har road-

pricing, og det er ting, vi skal samarbejde konstruktivt om.

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Tak til SF, fordi de er enige i, at vi skal have et roadpricingsystem og at trængselsproblemerne skal løses.

Lad mig så sige, at den bevægelse, som hr. Poul Henrik Hedeboe taler om skulle være i Venstre, har jeg måske godt nok observeret at nogle kommunale folk har givet udtryk for. Uden at genere nogen kommunale folk vil jeg sige, at jeg har hørt mange kommunale folk sige meget i Venstres bagland. Jeg har også set meget af det have forbløffende lidt gennemslagskraft i regeringen, og det tror jeg lige præcis er den situation, vi befinder os i her.

For at rette en misforståelse vil jeg sige, at lige præcis den lastbilsafgift i form af en Maut, som SF's ordfører taler om, er det, vi går ind for. Det er jo et roadpricingsystem. Det er det, man har lavet i Tyskland. Det er præcis det tyske system, der har inspireret os til at sige, at her kører et godt og effektivt system, der antagelig relativt let kan overføres til Danmark og bruges i Danmark.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Fra radikal side har vi samme opfattelse som SF. Vi kigger på Norge, vi kigger på Sverige, vi kigger på England, hvor man har gode erfaringer med de her betalingsringe som første skridt.

Men det er nu ikke derfor, jeg tager ordet. Jeg tager ordet, fordi jeg synes, det er en opmuntrende dag, for jeg har aldrig hørt Socialdemokraterne udtale sig så positivt og så offensivt om roadpricing, og derfor vil jeg bare spørge:

Kl. 15.35

Er Socialdemokraterne med på sammen med de andre partier til efteråret at fremsætte et forslag til en omlægning af de danske bilafgifter provenuneutralt, sådan at vi får den nuværende registreringsafgift erstattet af et egentligt roadpricingsystem i Danmark?

(Kort bemærkning).

**Klaus Hækkerup (S):**

Jeg kan besvare den radikale ordførers spørgsmål ved at sige, at vi er indstillet på at fremsætte et beslutningsforslag, der pålægger regeringen at undersøge mulighederne for at indføre et roadpricingsystem i Danmark. Når vi har en or-

dentlig og grundig analyse af det, mener vi også, at vi har et beslutningsgrundlag. Men der skal ikke herske tvivl om, at i og med at vi ønsker undersøgelsen gennemført, ønsker vi også, at en beslutning bliver taget i den retning.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 20 (RV, SF og EL) stemte for, 89 (V, S, DF og KF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**53) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 35:**  
**Forslag til folketingsbeslutning om krav til passagerrettigheder for togrejsende.**  
 Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.  
 (Fremsat 16/11 2005. Første behandling 2/2 2006. Betænkning 18/5 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**  
 Det her forslag drejer sig om passagerrettigheder. Baggrunden er det lange forløb, vi har haft med skinnebesvær, og det kender vi alle sammen til. Passagererne har haft det rigtig hårdt. Vi har problemer med tog, der bliver forsinket, og for at fastholde passagererne i den kollektive trafik har vi fremsat det her forslag.

Under førstebehandlingen har det fået en positiv tilkendegivelse faktisk fra alle. Men alligevel bliver det afvist, fordi der foregår forhandlinger om en frivillig aftale. Ministeren lovede med nioghalvfems procent sikkerhed, at der inden den 1. juli ville blive indgået en frivillig aftale mellem forbrugerne ved bl.a. Forbrugerrådet og togoperatørerne, det er DSB og Arriva, og med ministeren som opmand.

Når jeg tjekker baglandet, har forbrugerne ikke været inddraget i lang tid, og mit spørgs-

mål til ministeren er: Kommer der noget den 1. juli? Kan det betale sig at vente, eller er det klogest at stemme for det her forslag, som det ligger?

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 38 (S, SF og EL) stemte for, 73 (V, DF, KF og RV) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**54) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 22:**  
**Forslag til folketingsbeslutning om igangsættelse af et nyt bølgekraftprogram.**  
 Af Per Clausen (EL) m.fl.  
 (Fremsat 28/10 2005. Første behandling 10/11 2005. Betænkning 10/5 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Kl. 15.40

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 4 (EL) stemte for, 60 (V, DF og KF) imod; 47 (S, RV og SF) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**55) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 131:**  
**Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en vedvarende energi-fond (VE-fonden).**  
 Af Per Clausen (EL) m.fl.  
 (Fremsat 7/4 2006. Første behandling 11/5 2006. Betænkning 17/5 2006).