

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 opløstring 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