

ved at finde ud af, uanset hvad man i øvrigt mener om ideen om roadpricing i den ene eller den anden form, om en hvilken som helst form for kørselsafgift pr. definition er i strid med skattestoppet. Det synes jeg er en interessant, principiel diskussion, for så kan man sige, at så er alle de gode grunde, der i øvrigt måtte være, jo fuldstændig ligegyldige.

Kl. 10.15

Jeg havde nemlig forstået skattestoppet sådan, at hvis der f.eks. var en god miljømæssig grund, så var det ikke nødvendigvis i strid med skattestoppet. Men det ville være fantastisk rart at få det afklaret, så vi ikke behøver bruge mere tid på det element.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Det, der ligger i forslaget her, er, at kommunerne skal kunne gøre det her. Det er sådan i dag, at kommunerne ikke opkræver afgifter på bilisterne i øvrigt. I skattestoppet er det altså sådan, at sætter man en afgift op, skal man sætte en anden ned for den samme gruppe. Da kommunerne ikke i dag har nogen afgift at sætte ned for bilisterne, men alene vil kunne sætte en afgift op, ved at der skal kunne betales for at køre ind i byen, er det i strid med skattestoppet. Den skrue ønsker vi simpelt hen ikke at give kommunerne.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det betyder altså, at hvis der var tale om en statslig kørselsafgift og man så brugte hele provenuet til at kompensere for andre afgifter for køretøjer, så ville en kørselsafgift ikke komme i karambolage med skattestoppet. Er det korrekt forstået?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu kan man lave afgifter på mange måder. Man kan lave det sådan, at det er forbrugsbestemt, eller man kan lave det sådan, at afgiften betales, når der købes en enhed og altså ikke så meget i forbindelse med forbruget. Det er jo det, vi gør for bilernes vedkommende i dag. Der betaler vi registreringsafgiften og den grønne ejerafgift, men vi betaler faktisk ikke i henhold til, hvor mange kilometer vi kører.

Det er den afgiftsmodel, vi har valgt at have på bilerne i dag. Af regeringsgrundlaget fremgår det meget klart, at vi er klar til at gå ind og se på den afgiftsmodel for at se på, om man kan

skrue lidt på den, således at den i højere grad tager hensyn til sikkerhedsmæssige aspekter og til miljømæssige aspekter. Men decideret med et snu tag at gå over til trafikbetalingsystemer ligger altså ikke i vores planer. Det er ikke en del af Venstres politik.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil lige komme ind på et andet aspekt af fru Gitte Lillelund Bechs oplæg. Venstres ordfører siger, at Metrocityringen er løsningen. Ved Venstres ordfører ikke, at Metrocityringen tager sig af det indre København, men den begrænser ikke specielt nogen biltrafik? Så den løser ikke særlig meget. Problemet er jo at lave en helhedsplan, og der er det nogle radiale ind til byen, som skal løse det problem.

Venstres ordfører ved vel også, at Metrocityringen er en meget bekostelig affære. Vi snakker om 15 mia. kr. I den nys overståede valgkamp snakkede vi om, at der var et råderum for staten på 24 mia. kr., og her snakker vi raskvæk om en lille løsning for indre København på 15 mia. kr. Er der sammenhæng i det?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg mener faktisk, der er en meget god sammenhæng. Jeg vil medgive hr. Hedeboe, at Metrocityringen stadig væk tager sig af det indre af København. Derfor er den faktisk også en del af Venstres politik. Vi er optaget af, om man kan lave parker og rejs- eller park and ride-anlæg eller kys og kør-anlæg tættere på København, end man faktisk gør i dag.

For det, vi oplever i dag, når vi tager parker og rejs-anlæg, er, at de ligger ret langt ude i forhold til det vejnet, som går ind til København. Det vil sige, at der er en del borgere, som bor tættere på, som jo ikke kører tilbage for at parkere bilen for så at tage toget ind.

Derfor er det en måde at sige, at vi faktisk synes, det er i orden, at man tager bilen ind til København, men det kunne da være oplagt, at man ude ved Ryparken parkerede sin bil og så i øvrigt kunne tage toget derfra, eller at man ude ved Flintholm, hvis der havde været lidt flere parkeringspladser, kunne parkere sin bil og så tage toget eller metroen derfra eller tilsvarende fra Vanløse.

Så Metrocityringen løser ikke det hele, men vi mener, at den er et rigtig, rigtig godt skridt på