

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 samfundøkonomien.

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 betalingsringe.

#### 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