

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 116:
Forslag til lov om tillægsbevilling for finans-
året 2006.**

Af finansministeren (Thor Pedersen).
(Fremsat 24/1 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til anden behand-
ling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Finans-
udvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter
jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af beslutningsforslag nr.
B 6:**

**Forslag til folketingsbeslutning om kommunal
adgang for Københavns og Århus Kommuner
til at indføre trafikbetalingssystemer.**

Af Poul Henrik Hedeboe (SF) m.fl.
(Fremsat 10/10 2006).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

**Transport- og energiministeren (Flemming
Hansen):**

Beslutningsforslag nr. B 6 minder unægtelig meget
om tidligere beslutningsforslag fremsat af
SF. Det kan nok derfor heller ikke undre, at min
holdning sådan set generelt heller ikke har ændret
sig.

Jeg synes, det er væsentligt at sige, at et tra-
fikbetalingssystem som det foreslåede vil forøge
det samlede afgiftstryk for bilisterne. Det er der
ingen diskussion om. De danske bilister betaler i
dag meget store beløb i skatter og afgifter, og re-
geringen ønsker derfor ikke at påføre dem yder-
ligere byrder.

Et trafikbetalingssystem kan også have nogle
uheldige fordelingsmæssige konsekvenser; det
sagde jeg i øvrigt også sidste gang. En sådan
ordning kan meget vel komme til at ramme
skævt, f.eks. kan lavtlønnede og børnefamilier,
der er afhængige af bilen, have svært ved at få
råd til det.

Det er sikkert muligt at begrænse trafikken
inde i byerne gennem højere afgifter, det tror jeg.
Det er dog spørgsmålet, om det er samfunds-
økonomisk fornuftigt på nuværende tidspunkt.
Dette, at der ikke er klar enighed blandt de fagli-
ge eksperter om det, taler for sig selv. Det Øko-
nomiske Råd og Institut for Miljøvurdering har i
foråret hver udgivet en rapport, der ser på det.
De to rapporter kommer ikke frem til samme
konklusion: Institut for Miljøvurdering vurde-
rer, at en belastning ikke vil give positiv gevinst,
mens Det Økonomiske Råd kommer frem til et
mere positivt resultat.

En høj bompenggeafgift skaber en betydelig
barriere i lokalsamfundet tæt ved bompengerin-
gen og kan desuden give anledning til omvejs-
kørsel og mere kørsel i området lige op til rin-
gen. Derudover vil effekten af et bompengesys-
tem være størst lige ved ringen og blive min-
dre, jo længere væk fra ringen man kommer. Det
er derfor ikke givet, at en bompengering vil
håndtere problemet der, hvor det er størst.

Disse forhold viser, at det er et kompliceret
område, vi taler om, hvor der ikke eksisterer en
entydig, klar løsning, som vi ved vil have posi-
tive effekter.

Endelig er det også vigtigt at tænke på, at År-
hus og Københavns Kommuner trafikalt set er
to nøglekommuner. Forslaget giver de to kom-
muner mulighed for selvstændigt at bestemme
pris og omfang af betalingssystemet. Det hand-
ler bl.a. om, hvorvidt systemet både skal dække
mennesker, der bor inde i de pågældende kom-
muner, og tilrejsende udefra. Forslaget kan der-
for komme til at berøre en meget stor del af be-
folkningen i større eller mindre omfang. Der kan
dermed skabes en stor usikkerhed blandt bor-
gerne, der dagligt rejser til og fra enten Køben-
havn eller Århus eller bor i kommunerne.

KI. 13.30

Når det er sagt, er det naturligvis vigtigt at
understrege, at det er et område, vi skal følge
nøje. Det sagde jeg også sidste gang. Vi skal lø-
bende sikre os, at vi har en opdateret viden på
området, og følge med i udviklingen internatio-
nalt, men på nuværende tidspunkt er det ikke et