

væsentlige er, at vi får gjort det nemmere at cykle og komme frem.

Kl. 17:57

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

4) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 116:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre afgift på kørsel på vejnettet (betalingsring m.v.).

Af Pia Olsen Dyhr (SF) m.fl.

(Fremsættelse 11.04.2008).

Kl. 17:57

Forhandling

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet.

Transportministeren.

Kl. 17:58

Transportministeren (Carina Christensen):

SF har fremsat et beslutningsforslag om at give kommunerne en generel adgang til at indføre afgift på kørsel på vejnettet.

Regeringen er selvfølgelig helt enig med forslagsstillerne i, at det er meget vigtigt at sikre fremkommelighed og reducere miljøgener fra trafikken i de store byer. Vi vil meget gerne være med til at drøfte den brede vifte af instrumenter, der kan være med til at afhjælpe vores trængsels- og CO₂-problemer. Vi er ved at udarbejde en investeringsplan for transportområdet, og vi er i gang med at udarbejde en strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. De to planer er et oplæg til, hvordan vi kan imødekomme nogle af de problemer, vi står over for.

Beslutningsforslag nr. B 116 minder meget om tidligere beslutningsforslag stillet af SF, og regeringen har stadig den holdning, at kørselsafgifter har en række effekter, der gør, at de ikke er så

simple og så ligetil at indføre, som forslagsstillerne fremstiller det.

Først og fremmest vil et vejafgiftssystem som det foreslåede forøge det samlede afgiftstryk på bilisterne, og de danske bilister betaler som bekendt i dag meget store beløb i skatter og afgifter.

Beslutningsforslaget betyder også, at kommunerne får muligheden for at anvende betalingsafgifter som finansieringskilde, og der er således intet som helst incitament til at fastfryse eller eventuelt på sigt at nedsætte afgiften.

Forslaget kan også betyde, at de kommuner, der ønsker en betalingsring, kan ende i en form for trafikal monopolsituation. Forslaget giver dem nemlig mulighed for selvstændigt at bestemme prisen og omfanget af betalingssystemet, også uafhængigt af om de betalende trafikanter er borgere i kommunen eller i andre kommuner. Vi ville altså få et meget uens system over hele landet.

En høj bompengeafgift skaber derudover en betydelig barriere i lokalsamfundet tæt ved ringen, og den kan desuden også give anledning til omvejskørsel og merkørsel i området lige op til ringen. Effekterne er således ujævnt fordelt, og nogle områder vil kunne få øget trafik som følge af et sådant initiativ. En ring omkring Københavns Kommune vil således føre til øget trafik i nabokommunerne. Er det ønskeligt? kan man spørge. Jeg tror ikke, det er ønskeligt, hvis man spørger borgmestrene i nabokommunerne. Og det viser altså, at det er uhyre vigtigt, at man tænker sig ordentligt og grundigt om, inden man kaster sig ud i nye store projekter.

Når det er sagt, vil jeg gerne understrege, at regeringen er helt enig i, at det er meget vigtigt at sikre fremkommelighed og reducere miljøgener fra trafikken i de store byer, men det skal foregå på en klog måde, som bidrager til at løse problemerne i stedet for at flytte rundt på problemerne. Jeg vil igen henviser til, at regeringen med arbejdet med en investeringsplan og sideløbende en CO₂-strategi fortsætter indsatsen for at skabe afbalancerede løsninger, så vi herigenem sikrer en god mobilitet i samfundet, samtidig med at hensynet til miljø og CO₂ tilgodeses.

Jeg mener på den baggrund, at forslaget fremsat af SF bør afvises.

Kl. 18:01

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ministeren, der er ingen korte bemærkninger. Den første ordfører er hr. Karsten Nonbo.