

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 201:**

*Forslag til lov om miljøafgift på biltrafik i byer.*  
Af Margrete Auken (SF) m.fl.  
(Fremsat 14/2 89).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling*

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Den 26. januar i år havde vi her i Tinget en forespørgselsdebat om regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, og jeg oplyste under denne debat, at regeringen havde besluttet, at der skal udarbejdes en handlingsplan med henblik på at opstille mål for en bæredygtig udvikling på transportområdet. I forbindelse med dette arbejde vil man vurdere en meget bred vifte af mulige initiativer, herunder spørgsmålet om trafikstyring, om hastighedsgrænser, forureningsbekæmpende foranstaltninger, skatter og afgifter m.v., og der vil også blive foretaget en analyse af spørgsmålet om en betalingsring ved indførelse af bompenge.

Arbejdet med handlingsplanen er iværksat, og den kan forventes afsluttet inden sommeren 1990. På den baggrund kan jeg ikke tiltræde lovforslaget om en miljøafgift for biltrafik i byer, idet forslaget foregriber resultatet af handlingsplanen og kun vedrører et af de mulige virkemidler, der kan komme på tale. En betalingsring vil påvirke mange tusinde menneskers dagligdag, og det er derfor vigtigt at vurdere, hvorledes en sådan betalingsring rent teknisk vil kunne organiseres, således at der ikke opstår utilsigtede virkninger.

Erfaringer fra andre byer må indgå i overvejelserne, men spørgsmålet er, om der kan bygges meget herpå på grund af forskellige topografiske forhold.

Sigtet med lovforslaget er primært at begrænse biltrafikken til bycentre, og det forslås, at beslutningen om indførelse af en betalingsring skal træffes i kommunalt regi.

Miljøproblemet vedrørende bilkørsel er navnlig et storbyproblem og er helt sikkert mest udtalt i København. I denne forbindelse er det vel næppe ukendt, at Københavns Kommune hidtil har indtaget en afvisende holdning til spørgsmålet om betalingsring. Jeg ved ikke,

hvad forslagsstillerne har gjort sig af overvejelser om dette spørgsmål, når henses til formålet med lovforslaget.

Jeg skal i øvrigt ikke her under første behandling gå i detaljer med de enkelte bestemmelser i lovforslaget, men begrænse mig til forslaget om oprettelse af en kommunal trafikfond. Dette forslag rejser mange problemer. Er der tale om en landsdækkende fond eller en række kommunale fonde? Og hvem skal kunne få del i provenuet? Så vidt jeg forstår forslaget, skal pengene gå i de kommunale kasser, således at staten ikke kan få del i midlerne, uanset at staten forestår væsentlige dele af den kollektive trafik. Det er derfor ikke nok, således som forslagsstillerne understreger, at afgifterne ikke må berøre statens og kommunernes eksisterende forpligtelser vedrørende den kollektive trafik.

Jeg skal afslutningsvis gentage, at jeg ikke kan tiltræde lovforslaget, idet jeg, før jeg gør min endelige stillingtagen til spørgsmålet om betalingsring klar, ønsker en nærmere vurdering af spørgsmålet, hvilket vil ske i forbindelse med arbejdet vedrørende handlingsplanen for transportområdet.

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Formålet, at give kommunalbestyrelser hjemmel til gennem en afgift på bilkørsel at sikre et bedre ydre miljø i byerne, har vi megen sympati for. Der er også flere ting i lovforslaget, vi synes godt om, men der er altså også noget, som trænger til en nærmere analyse.

Selvfølger skal vi tage ved lære af, hvad andre lande har erfaret, og hvad deres motiver har været for at indføre miljøafgiften. I bemærkningerne til lovforslaget omtales både ordninger i Singapore og Bergen. Men også Stockholm og Oslo har forsøgt sig, Oslo med det meget enkle motiv at skaffe penge til vej anlæg. Stockholms ellers fikse system med en afgift svarende til netkortpris skal vi nok være lidt varsomme med at sammenligne direkte med, idet prisen på netkort i Sverige er betydelig lavere end f.eks. priserne i HT-området.

Jeg ved godt, at systemet med en betalingsring er omtalt i den såkaldte Tengvadrapport. Man skal dog være opmærksom på, at det var Finansministeriets repræsentanter og ikke Miljøministeriets folk, der pegede på betalingsystemet. Det får mig straks til at tænke, om sta-