

[Tove Lindbo Larsen]

ten for nærværende kunne have til sinds enten at formindske statens vejudgifter eller ændre bloktilskud i forhold til de penge, en miljøafgift ville indbringe.

Men der er også nogle praktiske problemer i forslaget. Hvor skal grænserne eller bommene f.eks. være i forhold til bykernen, selvfølgelig ikke bogstaveligt ment, de problemer mener jeg elektronikken nok skal klare, men hvis København, som selvfølgelig er en af de byer, hvor der kunne være tale om at indføre noget sådant, skulle have en betalingsring og betalingsringen skulle følge kommunegrænsen, skulle en håndværker, der f.eks. bor i Kastrop og arbejder i Brønshøj, så betale ekstra for den nødvendige transport i egen bil til sit arbejde? Han/hun kan i øvrigt godt have skiftende arbejdspladser.

Bustransporten fra Københavns Amt til Københavns Kommunes ydre bydele er næsten for besværlig og tidrøvende. Et andet eksempel kunne være en arbejder, der bor i Herlev og arbejder på B & W. Skat på arbejdspladser, har jeg hørt nogen fra fagbevægelsen sige.

Det vil nok gå bedre med cheferne. Måske kommer de fra Nordsjælland – whiskybæltet – og skal til Københavns centrum. Deres udgifter vil firmaet nok klare, og det vil så i sidste ende sige, at forbrugeren skal betale.

En anden diskrimination vil ske i forhold til de bydele i København, der kun har én type offentligt transportmiddel som alternativ til privatbilen. Her tænker jeg eksempelvis på Amager, der stadig væk lider under mangelen på S-tog.

Med hensyn til at opsamle provenuet fra afgiften i en fond, er det nok ikke sagen med den slags cigarkassesystemer. Men dér kunne vi nok finde en anden løsning.

Der er nogle småting i lovforslagets bemærkninger, som der skal ses nærmere på, f.eks. afgiftstidspunktet og undtagelser for afgift. Der tales om busser i rute. Hvad med dem, der er på vej til garage?

Til slut vil jeg på Socialdemokratiets vegne sige, at vi betragter betalingsringsystemet som én af de muligheder, vi har for at begrænse luftforureningen og støjplagen fra bilismen i byerne. Mere miljøvenlige busser er en anden. Flere S-togslinjer, bedre vilkår for cyklisterne, gode parkeringsmuligheder uden for bykernen er andre eksempler.

Vi vil gerne arbejde videre med sagen i Udvalget om Offentlige Arbejder, således at vi kan høre, hvad de berørte kommuner mener om sagen; det er vi meget interesseret i.

Helge Adam Møller (KF):

SF's lovforslag om miljøafgift på biltrafikken har både fordele og ulemper, og det rejser også masser af spørgsmål. Fordelene har SF meget naturligt selv beskrevet i forslaget. Det er klart, at når man har et ønskemål, så lister man alle de positive og gode ting, der kunne tale for målet. Ulemperne er man måske hoppet lidt mere over, og derfor vil jeg gerne anføre nogle af dem.

Hvis man skal lave sådan en kontrolring rundt omkring et større eller mindre bysainfund, vil det uden tvivl medføre etablering og udvidelse af masser af vejstrækninger, for at man kan opnå det, som SF ønsker, nemlig at det ikke skal forsinke trafikken; man skal altså direkte kunne betale sin tikrone, eller hvad det nu bliver, uden at stoppe køretøjet. Vi kender jo systemet fra New York og andre steder. Der skal opstilles masser af pengeautomater og andet, som også koster.

Det vil efter min mening også medvirke til at forvride trafikanternes frie valg, for man lægger altså en afgift på én måde at befordre sig på og giver et ekstra tilskud til en anden måde.

Det vil vel også fjerne noget af incitamentet til at drive den kollektive trafik så effektivt som muligt. Når man som kollektivt trafikelskab ved, at uanset hvor stort underskuddet måtte blive, så er der en fond, der dækker det, så giver det jo ikke noget særligt incitament til at gøre det så effektivt som muligt, og i øjeblikket forsøger vi jo både på statsplan og på kommunalt plan at drive offentlige virksomheder mindst lige så effektivt, som et antal private virksomheder gør det.

Jeg ved ikke, om det er bevidst – men jeg må indrømme, at når det er fru Margrete Aukén, der står som første forslagsstiller, så tror jeg næsten, det er bevidst – at man ikke undtager lastbiler, flyttebiler og varevogne for at betale afgifter. Man undtager hyrevogne og busser og handicapbiler, men ikke varevogne. Jeg synes, det er utrolig vigtigt, at vi bevarer handlende og nogle former for industri og erhvervsliv også inde i byerne, og derfor synes jeg, det er ganske rimeligt, at de varer, de skal modtage, kan blive transporteret uden nogen form for afgift.