

[Knud Lind]

mandens henstillinger og kritik osv. ville gå ud på, og også var klar over, at interessen lå et helt, helt andet sted, nemlig i udlændingesagerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets tekst
vedtoges uden afstemning.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 27:

Forslag til lov om miljøafgift på biltrafik i byer.
Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 24/10 89).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er nu anden gang inden for 8 måneder, vi skal diskutere et lovforslag om indførelse af en miljøafgift på biltrafik i byer, og jeg vil derfor nøjes med at henholde mig til, hvad jeg sidste gang sagde om et tilsvarende lovforslag.

Jeg må afvise det, fordi det foregriber resultatet af ministeriets overvejelser om en handlingsplan for miljø og udvikling på trafikområdet.

Denne plan, der påregnes fremlagt for dette Ting inden sommeren 1990, vil vurdere en bred vifte af mulige initiativer: trafikstyring, hastighedsgrænser, forureningsbekæmpende foranstaltninger, skatter og afgifter og herunder også spørgsmålet om en betalingsring. Alle disse ting må nu engang ansues i sammenhæng.

Det er rigtigt, at der i sidste samling blev stillet forskellige konkrete spørgsmål, bl.a. om erfaringer fra andre byer. Det var eksempler på de mange oplysninger, der skal indhentes, når der skal nytænkes om byernes trafikforhold.

Hvad specielt bompenge-afgifter angår, har jeg fået oplyst, at i Oslo har et sekretariat på 10-15 ansatte arbejdet i 2-3 år for at forberede

en betalingsring. I Singapore var betalingsordningen ikke nogen hovsaløsning, men blev omhyggeligt forberedt over flere år som del af en overordnet trafikplan.

Sådanne erfaringer viser, at der skal et grundigt forarbejde til, førend man kan lægge sig fast på løsninger. De tilkendegivelser, der foreligger om emnet fra Københavns og Frederiksberg Kommuner og de kommunale organisationer, viser tilslutning til denne vurdering.

Som sagt den 16. marts i år her i denne sal: Jeg kan ikke tiltræde lovforslaget, fordi jeg, før jeg tager endelig stilling til spørgsmålet om en betalingsring, ønsker en nærmere vurdering af emnet i en større sammenhæng. Dette vil ske i forbindelse med arbejdet på en handlingsplan for transportområdet.

Tove Lindbo Larsen (S):

Forslaget om en miljøafgift på biltrafik i byer er en genfremsættelse fra sidste folketingssamling.

Det er rigtigt, som ordføreren skriver det i fremsættelsestalen, at det grundlæggende problem, forureningen, ikke er løst, siden vi førstebehandlede lovforslag nr. L 201 den 16. marts i år.

Flere kommuner har dog taget nogle initiativer for at dæmme op for forureningen, men i al sin enkelhed drejer dette forslag sig om at begrænse biltrafikken i de større byer.

Socialdemokratiet vil gerne være med til at begrænse forureningen i vore større byer – det gælder både luftforurening og støjgener – men det skal siges helt klart, at vi mener, beslutninger herom skal træffes i det kommunale regi. Det er et kommunalbestyrelsesanliggende.

Jeg er helt opmærksom på, at § 2 er formulert således, at en kommunalbestyrelse kan – og ikke skal – etablere betalingsring. Vi vil naturligvis ikke afvise at skaffe lovgrundlaget for, at kommunerne også kan bruge betalingsringene som ét af flere tiltag for at beskytte bymiljøet.

Når jeg siger bymiljø, tænker jeg først og fremmest på menneskene, der skal leve og bo i byen, men også på det omgivende miljø, f.eks. bygninger og grønne træer, som mange steder lider af mangel på frisk luft og derved bliver ødelagt.

Formentlig er det kun i få byer, der kan være tale om at indføre en miljøafgift, men lad os i udvalget høre, hvad de berørte kommuner mener om forslaget.