

tiderne, kan indføre brugerbetaling på visse områder og så ikke samtidig nedsætte forbrugernes udgifter til alt muligt andet, herunder registreringsafgiften, i forhold til det, vi taler om i dag. Det må være en forudsætning, at der sker en virkelig nedsættelse af denne afgift.

Jeg ved godt, at der er trafikproblemer i de virkelig store byer, men i Danmark har vi ikke disse problemer med rigtig store byer, men jeg ved også godt, at man i Oslo har positive erfaringer med afgifter. Men hvis man indfører dem her, må konsekvensen bare være, at der sker en meget drastisk nedsættelse af registreringsafgiften, således at forbrugerne har noget at betale med.

Man kan altså ikke blive ved med at pumpe borgerne, særlig ikke de små i samfundet, og det er netop dem, som man i SF ynder at sige at man repræsenterer, det går ud over. Man kan ikke blive ved med at udsuge disse mennesker økonomisk, og derfor må vi naturligvis på nuværende tidspunkt klart afvise dette forslag.

Arne Melchior (CD):

Komponisten Carl Maria von Weber skrev for knap et par hundrede år siden nogle klaverstykker under titlen »Aufforderung zum Tanz«, men i beslutningsforslag nr. B 114 foreligger der en opfordring til mere bilskat.

CD's svar på denne opfordring er et høfligt nej tak! Men det betyder ikke, at vi ikke fuldt så meget som forslagsstillerne er opmærksomme på besværlighederne og problemerne med køkørsel og forsinkelser og forurening. Det er vi i høj grad, og det kan jo dokumenteres, og det ved forslagsstillerne i øvrigt også er rigtigt.

Men det er jo altså sådan, at f.eks. København – men det gælder også de større provinsbyer – overhovedet ikke har de trafikbesværligheder, som næsten alle andre storbyer i Europa har. Det skal jo være lillejuleaften og snestorm, før man i København skal vente længere end to gange rødt lys ved noget kryds. Det glider jo pragtfuldt!

Jeg bor i København K, og jeg færdes herinde til fods, på cykel, i taxa, i bus og i egen bil, og det går strygende og strålende. Og gør det endelig ikke det nogle steder, så kan jeg anbefale omfartsvejene, som jo bliver brugt meget rundt omkring i landet, eller ved de større byer ringvejene til at lette trafikken i centrum.

Der er jo ingen, der begiver sig ind i centrum, hvis de ikke har brug for det, for der er ikke nogen, der ønsker at blive forsinket ved at tage unødigt derind.

Jeg kan derfor udtale helt klokkeklart, at skulle det engang komme på tale – sådan som ministeren åbnede mulighed for i sin i øvrigt fremragende dokumenterede afvisning af forslaget – at det kan blive nødvendigt, hvis tingene udvikler sig anderledes, end jeg forventer, så må det i hvert fald være en betingelse, at der sker en lettelse af andre dele af bilafgifterne, således at den samlede pris for at have egen bil ikke skal sætte ny verdensrekord.

I den forbindelse vil jeg gøre opmærksom på, at når man sammenligner med andre lande, der har bompeng eller andre former for ekstra betaling for at køre i bil, kan man jo ikke bare henvise til dét; hvis man sammenligner, må man sammenligne det med det totale afgiftssystem for at køre i bil og tage alle afgifter med, før man kan se, hvor det er billigere, og hvor det er dyrere, og dér kommer Danmark ind som det absolut dyreste land.

Må jeg så endelig sige et par ord om forskellen på kollektiv og individuel trafik, som det her jo i høj grad drejer sig om:

Det er og bliver udtryk for ringeagt over for bilisterne at sige, at de lige så godt kan tage bus-sen eller toget, for det passer jo ikke. Der er jo masser af bilende mennesker, som skal bringe børn til eller hente børn fra institutioner, som skal have svigermor eller andre gæster med hjem, som skal købe ind og har meget at bære på, eller som er dårligt gående, osv. osv.

Menneskene er faktisk ikke dumme i dette land, ej heller de bilister, der, som hr. Køpke Christensen sagde, ganske rigtigt findes i alle partier. De ved godt, hvad det koster pr. kilometer at køre i bil, og de ved godt, hvad de ellers kunne få for pengene. Men hvis man altså bor syd eller nord eller vest for København og skal ind til sit arbejdssted i København, så er det ikke et spørgsmål om tog/bus eller bil, så er det et spørgsmål om bil eller tre befordringsmidler, nemlig hen til bussen og fra bussen ved ankomststedet og hen til arbejdsstedet og på hjemvejen det samme: fra arbejdsstedet og hen til S-toget eller kystbanetoget og så med toget og så med et nyt befordringsmiddel fra ankomststationen og til hjemmet.

Sådan er problemet, og derfor er det dumt og urimeligt at håne folk, der kører i bil, og det er jo i virkeligheden det, der sker med mange af disse forslag.

Men igen: Skulle forholdene udvikle sig anderledes, end jeg tror de vil gøre, og vi skal tale om det igen, så må det ses som en helhed.