

og kalder det så forskellige ting. Så kunne man spørge: Har vi ikke prøvet det her? Jo, det har dette høje Ting. Man arbejdede meget sammen med Københavns Kommune og Københavns Amt om at lave en ordning, så det kunne gennemføres. Men det viste sig, at det ikke kunne kontrolleres, for der var alt for mange smutveje i København i forhold til i Oslo. Så enden på det blev, at man skulle bruge så mange folk, at det var ganske uoverskueligt.

Så vil fru Margrete Auken jo nok sige, at det er Folketingets stivbenede ældre herrer, der ikke vil være med til det her. Nej, jeg synes, fru Margrete Auken skal spørge kollegerne i Københavns Amt eller i Københavns Kommune om, hvad de har gjort. De er gået stik imod det, selv om man bevidst prøvede det to gange. Så vidt jeg husker, var det sidste år og forrige år, men det blev ikke til noget.

Det er i øvrigt slet ikke dette høje Ting, der skal tage stilling til, om København skal gennemføre det eller ikke, eller om Århus skal gennemføre det eller ikke.

Skal vi tale road pricing, så kan vi komme ind på noget helt andet, men så er toppen jo alligevel 35 mia. kr. Det er jo ikke nogen ekstra afgifter.

Vi må så se på, hvornår det virkede ud over, dengang man nedsatte bilernes NOx-værdier den 1. januar 1997. Det gjorde det, da man indførte og hævede parkeringsafgifterne. Men det er jo heller ikke nogen straf, for folk kan bare lade være med holde de steder. Det virkede, således at bilismen i København ligger i den nedre del i sammenligning med samtlige hovedstæder i Europa, og jeg synes, det er flot, at vi har klaret det på den måde.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Vi har en del forslag, der ligesom skal give privatbilismen kniven, og sådan opfatter Fremskridtspartiet naturligvis også de to forslag, der bliver behandlet under ét, B 47 og B 50.

Hvis forslaget om bompenge blev vedtaget, ville det efter Fremskridtspartiets opfattelse blive utrolig kostbart alene med de administrative omkostninger, der ville være omkring det f.eks. i København, hvor der er så mange småveje. Så det er ikke så enkelt, som det måske fremstår.

Sådan noget, som at skattesugerøret skal ned i privatbilisternes lommer, er efterhånden helt uantageligt, og Fremskridtspartiet vil ikke billige sådan et forslag. Vi ønsker ikke at få privat-

bilismen yderligere, og det er reelt det, det kort sagt handler om.

Med hensyn til miljøet er vi da klar over, at vi naturligvis skal gøre det optimale for at undgå den store miljøforurening, som nogen påstår findes. Men jeg vil sige, at der har været ideer og tanker fremme om, at der må ske en afgifts-nedsættelse over for miljøvenlige biler. Det må ikke betyde højere afgifter på de mere forurenende biler, som ellers har været det primære formål, for hvis man bare skal lægge højere afgifter på de mere forurenende biler, så drejer det sig om igen at trække flere kroner ind i statskassen. Vi må hellere animere befolkningen til at købe nogle andre biler, således at man får flere økonomiske biler og miljøvenlige biler i dette land.

Men den samlede beskatning af privatbilismen er alt, alt for høj, og den må ned, således at det bliver nemmere for borgerne at få råd til, som jeg sagde under behandlingen af et tidligere forslag, at køre i egen bil.

Vi har hørt, at man har indført bompenge i Oslo, men ikke desto mindre må vi erkende, at efter de oplysninger, vi har, så er der stadig væk store trafikproblemer i Oslo. Det er ikke så enkelt, som nogen måske gør det til, lige på en studs at indføre bompenge og tro, at man så kan gå over til kollektiv trafik. Jeg er lige ved at sige, at hvis man skal have to tunge bæreposer med, så er det altså ikke muligt at bruge kollektiv trafik, og derfor er det ikke så enkelt, som det bliver lagt frem med de her forslag fra SF's og Enhedslistens side.

Så vi vil naturligvis fra Fremskridtspartiets side klart afvise de foreliggende forslag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er en lille smule for ikke at sige meget synd, når debatterne om bompenge, betalingsringe, vignetordninger eller road pricing ender i grøftegravning.

I al den tid, jeg har siddet i Folketinget, har vi jo haft de her forslag med jævne mellemrum. En gang om året får vi dem. En gang om året markerer vi, hvad der skal gøres ved det, og virkeligheden flytter sig jo ikke ret meget, i hvert fald ikke herindefra.

Dér, hvor den flytter sig, er derude, hvor bilerne kører. Det er jo rigtig, som det er blevet sagt, at biltrafikken stiger markant i de her år, og det vil sige, at miljøproblemerne ikke bare med CO₂-forureningen stiger, men også med alt det udslip, der, uanset om man kan lide det