

vidt jeg erindrere, er de 36 mia., han nævnte, cirka tre gange hvad bilismen koster samfundet, når man tager alle omkostninger med: anlæg af veje, vedligeholdelse af veje, følger af færdselsulykker og meget mere. Så der er sandelig tale om, at man så må sige, at der er betalt.

Der er ikke behov for at indføre nye afgifter, bortset fra altså, at det slet ikke kan lade sig gøre, således som ministeren har redegjort for, og på denne baggrund skal CD melde sig blandt dem, der afviser forslaget.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jamen jeg takker ordføreren for CD for, at vi kunne få tildelt et øjebliks varme, og at vi lige havde et lille tyndt bånd for en liden stund.

Men jeg vil gerne spørge hr. Melchior: Jeg er helt med på, at hr. Melchior føler sig bundet af de aftaler, som hr. Melchior indgår i, og hr. Melchior har også en juridisk tilgang til det her spørgsmål. Hvis nu hr. Melchior ikke deltog i alle disse aftaler, som de forenede partier har herinde, ville hr. Melchior så kunne forløse sig selv og under disse konditioner støtte forslaget helt eller delvis?

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg må bedrøve med et nej. Altså hvis CD, som jeg jo repræsenterer her, ikke var med i aftaler mellem de forenede partier – det er i øvrigt et udtryk, jeg meget gerne hører, vi går stærkt ind for det samarbejdende folkestyre, selv når der er uenighed om forskellige ting – men altså hvad vi ville gøre i en helt anden situation, som er en utænklig situation, skal jeg vel ikke belemsre min lille hjerne med. Men altså, nye afgifter, nye bompenge af den ene eller den anden art er jeg imod.

Så er der selvfølgelig den anden indgang, at man kan gøre det billigere for DSB, og jeg vil meget gerne støtte, at togdriften her i landet er velfungerende. Men det kan vi ordne på anden måde også uden det her forslag, selv om der ikke var de aftaler og de bindinger og den lovgivning, som altså findes, og som er uomgængelig.

Thorkild B. Fransaard (FP):

Fremskridtspartiet så med forundring på det her forslag om lige betalingsvilkår for baner og biler. Det lød i og for sig vældig godt, men nu gælder det jo en enkelt strækning.

Hvis Enhedslisten vil være med til, at vi ser på det over hele landet, så tror jeg, at det kunne blive vældig interessant. For vi i Danmark har jo verdens absolut højeste afgiftstryk på biler. Vi er blandt dem, der har de højeste afgifter på benzin, ja, det har været nævnt, at der kommer mange flere penge ind på det område, end der bruges på vejanlæg, så hvis man gav sig til at se på det, tror jeg godt, man kunne finde en ligestilling på en eller anden måde. Men det er ikke det, der er meningen med forslaget.

Det, der er meningen, er, at bilisterne på en enkelt strækning skal til at betale for at køre. Selvfølgelig kan vi ikke gå med til det, men hvis Enhedslisten vil være med til det andet, jeg nævner, at vi vil se på hele Danmark, om man eventuelt skulle betale, hvad det koster at drive vejene, at det betalte man i bomafgift, og så fjernede man alt, hvad der hedder afgifter på biler, ja, så var vi interesserede.

Mogens Nørgård Pedersen (KRF):

Det er en spændende betragtning, hr. Thorkild B. Fransaard fremfører her fra talerstolen om den generelle debat omkring betalingsveje. I Kristeligt Folkeparti vil vi også gerne være med til at få sådan en generel debat.

Men vi synes, at det er lidt underligt at begynde med sådan et snævert område, og derfor kan Kristeligt Folkeparti ikke gå ind for beslutningsforslaget.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Søren Kolstrup.

Søren Kolstrup (EL):

Når Enhedslisten har fremsat det her forslag, er det jo et udtryk for, at vi gerne vil sætte fokus på, om der nu er tale om det forhold, som hr. Brian Mikkelsen nævnte, nemlig at det er vigtigt, når vi diskuterer kollektiv trafik og privatbilisme, at man så har tungen lige i munden.

Som et grundprincip synes vi i Enhedslisten egentlig, at det kan være meget rimeligt, nemlig at såvel den kollektive som den private bilisme har samme vilkår.

Men det er klart, i vores analyse bedømmer vi det ikke så lidt anderledes. Vi ser det sådan, at vi igennem en lang række konkrete eksempler kan pege på, at det faktisk er det offentlige, altså den offentlige trafik, som står med håret i postkassen, samtidig med at vi ved, at det er privatbilismen, som påfører samfundet en lang