

For det andet vil effekten af en bompengering være størst lige ved ringen og aftage med afstanden til ringen, mens det ofte kan være andre steder, at problemerne faktisk er størst.

For det tredje vil en sådan ring meget nemt blive opfattet som uretfærdig, dels fordi kun ture, der passerer ringen, afgiftsbelægges, mens ture inden for ringen, der bidrager lige så meget til trængsel og miljøgener, slipper for afgift, dels fordi alle ture, der passerer ringen, bliver belagt med samme afgift, hvad enten turen i sig selv er lang eller kort.

Endvidere vil et bompengesystem, som foreslået af Enhedslisten, hvor nettoprovenuet skal gå til finansiering af kollektiv trafik lokalt, forøge det samlede afgiftstryk på bilisterne, hvilket ikke er regeringens politik.

På en hverdag passerer omkring 200.000 personbiler Københavns kommunegrænse i retning mod byen mellem kl. 6 og kl. 18. Da jeg ikke går ud fra, at Enhedslisten mener, at pendlertrafik ud fra København er mindre miljøskadelig end pendlertrafik ind til København, skal der opkræves afgift i alle dagtimer og i hvert fald i både morgen- og eftermiddagsmyldretid.

Hurtig hovedregning viser, at hvis alle personbiler, der passerer Københavns kommunegrænse ind mod byen på en hverdag mellem kl. 6 og kl. 18, forudsættes at betale 45 kr. for at passere, vil det betyde en øget afgiftsbelastning på bilisterne i størrelsesorden 2 mia. kr. om året.

Vi ved på nuværende tidspunkt ikke, hvor mange bilister der vil vælge at betale og blive ved med at køre, og hvor mange der f.eks. vil finde andre transportmidler eller andre -mål. Men alligevel, det er da værd at tænke over, for Danmark er i forvejen det land i EU, hvor det er dyrest at have bil, og regeringen lægger vægt på, at det samlet set ikke bliver dyrere at have bil.

Et af de store spørgsmål i forbindelse med overvejelserne om kørselsafgifter er, hvilke ændringer i folks transportadfærd forskellige afgiftsniveauer vil medføre, og hvilke afledte effekter kørselsafgifterne får andre steder i samfundet.

Det er nogle af de emner, som skal behandles mere præcist i forbindelse med udarbejdelsen af det beslutningsgrundlag, som regeringen, Enhedslisten og SF som nævnt har aftalt at sætte i gang. Udvalget, der skal forestå arbejdet, er netop nu ved at blive nedsat.

Forslaget om en bompengering har flere gange været behandlet i Københavns Borgerrepræ-

sentation uden at kunne få opbakning. Kommunen er derimod sammen med Trafikministeriet i gang med et demonstrationsprojekt for bl.a. nærmere at undersøge mulige effekter af et system med variable kørselsafgifter.

Et fladedækkende kørselsafgiftssystem kan afhængig af tilgængelig og pålidelig teknologi eventuelt tænkes etableret som et sammenhængende net af ring- og radialafsnit, hvor der betales en mindre afgift pr. passage af hvert snit i begge retninger, og som sådan kan et kørselsafgiftssystem måske siges at indeholde elementer af et bompengesystem. Men et helt simpelt bompengesystem med en enkelt ring med en meget hård passageafgift i større byområder er ikke indeholdt i det kommende udvalgsarbejde.

Det er regeringens opfattelse, at det vil være mest hensigtsmæssigt at koncentrere sig om den opgave med et landsdækkende kørselsafgiftssystem, som Enhedslisten allerede har været med til at udstikke, og på den baggrund skal jeg afvise forslaget.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ministeren kan til at sige – jeg tror og håber, at det var en fortællelse – at han havde igangsat et arbejde over 3 år til indførelse af afgifter for kørsel på visse tidspunkter på visse steder.

Jeg går ud fra og mener at kunne huske teksten sådan, at det er til eventuel indførelse af noget sådant. Man har vel ikke en 3-årig undersøgelse med en mængde dygtige mennesker for at kende facit på forhånd. Og der er jo også mange integritetsmæssige og tekniske problemer i den sammenhæng, så jeg går ud fra, jeg har ret, når jeg mener, at ministeren mener til mulig eller eventuel indførelse af en sådan afgift.

(Kort bemærkning).

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg skal bare konstatere, at hr. Arne Melchiors klarsyn aldrig fornægter sig. Det er klart, at formålet selvfølgelig er at undersøge, og der kan et resultat altså også være, at det ikke kan lade sig gøre. Men sigtet er at skabe et beslutningsgrundlag, som gør det muligt at tage stilling til, hvorvidt der kan indføres et variabelt kørselsafgiftssystem.

Og man havde jo ikke sat det i gang, hvis man syntes, at det var et tåbeligt system overhovedet at overveje.