

appendikser – hvis det ord kan sættes i pluralis – til ministrenes kompetence, og det skal man nok ikke overdrive, men det sikrer på den anden side politisk uvildighed. Og jeg har jo altså også læst mig til, at det vil komme til at koste mindre end 100.000 kr.

Så vi kan støtte lovforslaget af et fuldt og ærligt hjerte.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Tak for tilslutningen. Og jeg venter spændt på Enhedslistens overvejelser.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 94:

Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af befordringsfradraget (nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af mobiliteten).

Af Jes Lunde (SF) m.fl.
(Fremsat 6/2 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Carsten Koch):

Beslutningsforslaget, som vi her har til første behandling, består af to elementer. Tilsammen skal de medføre en nedbringelse af trafikbelastningen, især fra biltrafikken, og desuden skal de foretage en forbedring af mobiliteten.

Det første element består i et forslag om afskaffelse af det skattemæssige befordringsfradrag. Og den provenugevinst, som afskaffelsen af befordringsfradraget vil medføre, skal efter forslaget overføres til amtskommunerne og HT.

Forslagets andet element består i, at amtskommunerne og HT skal have mulighed for at anvende provenugevinsten til at mindske trafikbelastningen og samtidig forbedre trafikbetjeningen både ved forbedring af den kollektive trafik og ved tilskud til individuel transport.

Spørgsmålet om befordringsfradragets berettigelse bliver som bekendt sat til debat med jævne mellemrum, og det kan ikke undre, for vi har at gøre med et fradrag, der har en stor provenuemæssig betydning, og som berører en fjerdedel af de erhvervsaktive. Det er derfor helt i orden, at man vurderer, om pengene nu også bruges rigtigt.

Den debat om fradragets virkemåde, der har været i den senere tid, bygger i vidt omfang på Transportrådets analyse af befordringsfradraget fra 1992. Denne analyse har imidlertid givet anledning til nogle misforståelser. F.eks. er det en meget udbredt opfattelse, at det fortrinsvis er ledende funktionærer og direktører bosat i Nordsjælland nord for København, der nyder godt af fradraget. SF er også inde på det i bemærkningerne til beslutningsforslaget.

Forholdet er imidlertid det, at forskellen i størrelsen på befordringsfradraget alene er udtryk for en forskellig lang eller kort afstand mellem hjem og arbejdsplads. Det er alt, hvad vi kan måle i forbindelse med befordringsfradragets størrelse. Men når gennemsnitsindkomsten i hovedstadsregionen ligger højere end i andre dele af landet, siger det sig selv, at personer med befordringsfradrag i hovedstadsregionen gennemgående også har en højere indkomst end personer med samme befordringsfradrag i andre dele af landet.

Fradraget er også neutralt i forhold til, hvilket transportmiddel der benyttes. Fradragets størrelse afhænger alene af afstanden mellem bopæl og arbejdsplads – uden hensyn til, om der bruges bil, tog, cykel eller kombinationer af disse transportmidler.

I beslutningsforslaget fokuseres der på hovedstadsområdet og den daglige pendling mellem Nordsjælland og København. Men faktisk er hovedstadsregionen ikke i særlig grad begunstiget af dette fradrag, idet ca. 34 pct. af alle erhvervsaktive bor i hovedstadsregionen og ca. 36 pct. af det samlede befordringsfradrag

foretages her. Det synes jeg er vigtigt at få slået fast.

Denne kendsgerning sammen med en række andre kendsgerninger og statistiske oplysninger fremgår af Skattepolitisk Redegørelse fra oktober 1996, som jeg vil henvide til. Det er anbefalingsværdig læsning.

Hertil kommer, at det nuværende befordringsfradrag er forståeligt for borgere og enkelt administrere. Reglerne tilskynder endvidere til, at flere kører i samme bil i de tilfælde, hvor der ikke eksisterer en brugbar offentlig trafikmulighed, idet samkørsel nedbringer udgifterne uden at begrænse den enkeltes fradrag.

Det ønske om, at der indføres regler, der tilskynder til at fylde bilen op, som kommer til udtryk i beslutningsforslaget, er altså allerede tilgodeset i de nuværende befordringsregler.

Og hvis befordringsfradraget afskaffes, således som beslutningsforslaget lægger op til, vil jeg være bekymret for mobiliteten på arbejdsmarkedet, ligesom jeg vil være bekymret for bosættelsen i yderområder med få arbejdspladser, for hvis lønnen efter skat ikke kan kompensere for både arbejdet, befordringsudgifterne til arbejdet og tidsforbruget hertil, så må man sige, at incitamenterne til at bosætte sig i yderområderne mindskes væsentligt.

Hvis befordringsfradraget afskaffes, vil det også få mærkbare økonomiske konsekvenser for store grupper af lønmodtagere, og det er, så vidt jeg kan se, ikke muligt at kompensere de pågældende ved omlægning af fradraget til et tilskud til befordring med kollektive transportmidler, for når man ser på tallene, skal man være opmærksom på, at der er meget store variationer i fradragets størrelse inden for de forskellige indkomstgrupper.

Hvis fradraget således afskaffes her og nu, vil næsten 175.000 personer, der kører langt, få en skattestigning på omkring 10.000 kr. i gennemsnit. Heraf vil over 25.000 personer med almindelige indkomster – fra 200.000 kr. til 300.000 kr. – således komme ud for en skattestigning på ca. 17.500 kr. pr. person. Og 10.000 lavtlønnede lønmodtagere – med indkomster under 150.000 kr. – der også kører langt, vil få en skattestigning på omkring 10.000 kr., hvis fradraget afskaffes her og nu.

Det er svært at forestille sig, at sådanne grupper ikke vil blive hårdt ramt af SF's forslag, og det er svært at forestille sig, at de alle er lønmodtagere bosiddende i Nordsjælland.

SF har med rette tit og ofte været meget optaget af fordelingsproblemer i relation til f.eks. grønne afgifter, og jeg synes derfor også, der er grund til at være klar over denne problemstilling her.

Det andet element, vedrørende HT og de amtskommunale trafikelskaber, skal også have nogle bemærkninger med:

Udformningen af befordringsfradraget afspejler en afvejning dels af hensynet til arbejdskraftens mobilitet og dels af hensynet til en bæredygtig transportform, og befordringsfradraget tager betydelige hensyn til den kollektive transport, for gennem befordringsfradraget gives der et indirekte tilskud til den kollektive trafik, idet den reelle pris, som en pendler skal betale for et abonnementskort til den kollektive trafik, er listeprisen hos trafikelskabet minus skatteværdien af befordringsfradraget. Og den rabat, der herved ydes, er i visse rejserelationer på over 100 pct. af listeprisen, og fjernes befordringsfradraget, vil det sandsynligvis fjerne en del af efterspørgslen efter abonnementskort.

Om de kollektive trafikelskaber kan få fat i denne efterspørgsel ved at øge de kollektive trafikudbud eller ved at sænke listeprisen, er ikke givet på forhånd. Det afhænger af, hvor stort et beløb de får stillet til rådighed i forhold til det beløb, som amtsrådene beslutter at bevilge til individuel transport, og om det øgede tilskud til kollektiv transport bliver brugt målrettet på at forbedre pendlertrafikken.

Og det er regeringens opfattelse, at frem for at forære trafikelskaberne tilskud på forhånd kan det i mange tilfælde føre til et bedre kollektivt trafikudbud, hvis de kollektive trafikelskaber skal vinde pendlernes gunst ved at målrette deres udbud mod pendlere.

De kollektive trafikelskabers konkurrence-situation er ikke helt dårlig på pendlermarkedet: Dels får de allerede et betydeligt offentligt tilskud, dels betyder befordringsfradraget, at det offentlige indirekte yder en pæn rabat på trafikelskabernes kort.

Eller med andre ord: Regeringen er indstillet på at styrke den kollektive trafik og dermed også bolig-arbejdssted-trafikken, men beslutningsforslaget er ikke den rette medicin, for i forhold til, hvordan situationen er i dag, bliver der med forslaget introduceret en betydelig usikkerhed for den enkelte lønmodtager til skade for mobiliteten på arbejdsmarkedet. Og samtidig indeholder forslaget mulighed for store regionale forskelle med hensyn til den enkelte lønmodtagers rettigheder.

Også rent administrativt forekommer det, at beslutningsforslagets modeller for støtte til transport er noget tunge, for ifølge forslaget skal der årligt træffes politisk beslutning om tilskudenes størrelse, og så vidt jeg kan se, opererer man med regler, hvor der individuelt skal tages stilling til støtte eller ikke støtte.

Jeg tvivler derfor meget på, at de samlede administrationsomkostninger vil blive mindre end i dag. Forslaget vil snarere medføre en betydelig administrativ merbelastning for amtskommunerne.

Regeringen er naturligvis løbende optaget af og engageret i de miljømæssige aspekter, der knytter sig til transporten mellem hjem og arbejdsplads. Af regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip fremgår det således bl.a., at regeringen ønsker at modvirke, som det hedder, en fortsat kraftig vækst i transportarbejdet, idet der samtidig tages hensyn til mobiliteten og til regeringens arbejdsmarkedspolitik.

Og regeringen har klart forståelse for, at der er behov for at finde nye veje til at begrænse væksten i trafikken. Men hvis man skal styre trafikken, tror jeg dog mere på noget i retning af den såkaldte roadprizing, hvor man betaler for sin benyttelse af vejnettet.

I den forbindelse kan jeg nævne, at trafikministeren i den nærmeste fremtid vil nedsætte et udvalg, der skal se nærmere på roadprizing som et middel til at mindske stigningen i biltrafikken i hovedstadsområdet.

Hvis jeg afslutningsvis skal konkludere på sagen, må det blive følgende:

Det nuværende befodringsfradrag, som følger af skattereformaften, ligger fast, idet reglerne for befodringsfradrag er enkle og gennemskuelige og indeholder en afvejning af en række hensyn.

Men befodringsfradraget bør naturligvis løbende vurderes i et samlet billede, hvori indgår hensynet til mobiliteten på arbejdsmarkedet, hensynet til landdistrikterne og de små bysamfund, hensynet til samfundsøkonomien, hensynet til de miljømæssige konsekvenser af transporten og et fordelingsmæssigt hensyn.

I denne sammenhæng kan de allerede offentliggjorte undersøgelser og de undersøgelser, som vi må forvente kommer fra f.eks. Transportrådet og Trafikministeriet, udgøre værdifulde bidrag.

Og med beslutningsforslagets tilbageføring af provenuet ved fradragets ophævelse varetages

disse mange og hver især vigtige hensyn ikke i samme omfang som nu. Forslaget giver således bl.a. ikke den enkelte borger tilstrækkelig sikkerhed for en rimelig dækning af udgifterne til befodrning mellem hjem og arbejde.

Vi må blot nøgternt konstatere, at SF's forslag ikke indeholder en tilsvarende afvejning af de mange hensyn, der må og skal varetages på dette område, og derfor kan regeringen ikke støtte det foreliggende beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Når jeg vælger at tage ordet for en kort bemærkning allerede nu, er det, fordi jeg kan høre, at skatteministeren i hele sin argumentation lader, som om befodringsfradraget bare forsvinder, og at intet træder i stedet.

Det er jo sådan, argumentationen er. De alenlange opremsninger, vi fik af, at så og så mange mennesker ville tabe så og så meget og så og så mange mennesker ville tabe endnu mere, var jo en opremsning, der alene baserede sig på, at befodringsfradraget bare forsvandt – punktum – at pengene nærmest forsvandt i et stort sort hul, og at der intet positivt kom ud af at bruge pengene på en anden måde, og det er faktisk ikke det, vores forslag går ud på.

Vores forslag går ud på at begynde at indføre et system, der er noget mere finmasket, og som tager noget mere hensyn til, hvilke transportvilkår der faktisk er, for vi kan ikke se nogen grund til, at andre skatteydere skal være med til at betale en skatterabat til folk, der bør lige op ad et kollektivt trafiksystem, men som vælger at bruge bilen. Hvorfor skulle de dog det? Hvorfor skal det være en opgave for mig og for alle mulige andre skatteydere over vores skat at betale et særtilskud til mennesker, der lige så godt kunne benytte den kollektive trafik, der er lige ved siden af deres bopæl og arbejdsplads?

I sådan en situation er det jo rimelig oplagt for den pågældende amtskommune at sige: Det er den kollektive trafik, vi giver tilskud til. Og andre steder i mere tyndbefolkede egne kan det være helt relevant at fortsætte med et uændret befodringsfradrag.

Jeg vil bede om, at diskussionen kommer til at foregå på det grundlag og ikke på skatteministerens grundlag.

Erik Mortensen (S):

Forslagsstillernes målformulering, nemlig nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af

mobiliteten, kan vi i Socialdemokratiet helt og fuldt tilslutte os. Det fremgår også klart af vores sidste oplæg, »Trafikvisioner«, udgivet i november 1996, og er selvfølgelig også afspejlet i de konkrete ting, som allerede er foretaget både i lovgivning og i programklæringer her i Tinget.

Spørgsmålet er nu, om vi med forslagsstillernes instrument opnår det ønskede. Selvfølgelig er det positivt at tænke tanker, som SF gør, men fra at formulere ideen og til at pålægge regeringen at lovgive ud fra det beskrevne er der immervæk et stort spring.

Blandt de elementer, der fremhæves i beslutningsforslaget, er trafikbelastningen. Pudsigt nok findes der jo ikke rigtig nogen opgørelser over, om de personer, der benytter sig af befordringsfradraget, benytter egen bil eller offentlige transportmidler eller på anden måde transporterer sig fra hjem til arbejdsplads.

Men at brugen af egen bil er udbredt, er da hævet over enhver tvivl, det ved vi, og det påvirker i høj grad trafikbelastningen og dermed også CO₂-belastningen. Spørgsmålet er bare, om ikke andre instrumenter end netop dette her bør tages i brug for at ændre billedet.

Som forslagsstillerne selv gør opmærksom på, så er det jo hovedstadsområdet, og det vil sige Frederiksborg og Roskilde Amter samt Vestsjællands Amt, der markerer sig stærkt i statistikkerne. Og som ministeren også gjorde opmærksom på, er der jo ikke noget mærkeligt i det, for det er jo befolkningskoncentrationen og arbejdspladserne, arten af arbejdspladser, deres lokalisering osv., der gør det.

Her vil rene trafikpolitiske tiltag helt klart være virkningsfulde, og der er mange muligheder: flere varianter af road pricing, bompenge, parkeringsrestriktioner og andet, som rent faktisk ville have en virkning i sådan en situation. Og jeg tror, de ville være fuldt ud lige så effektive, som de skattepolitiske tiltag, som der her lægges op til.

Omkring mobilitet, som også er en af overskrifterne, må man nok sige, at virkningen vistnok må have visse modifikationer. Selv om det nuværende skatteprovenutab i givet fald skulle investeres i en kraftig udbygning af den kollektive trafik, vil det alt andet lige lægge større bindinger på den enkelte. Hvad enten vi kan lide det eller ej, så er bilen stadig væk det instrument, der giver den største frihed og mobilitet, og selv en meget, meget kraftig forøgelse – måske endda en fordobling – af den kollektive trafik kan ikke kompensere for det.

Den økonomiske side af sagen er jo heller ikke så enkel. Det ville være ønskeligt med bare en antydning af, i hvilket omfang amterne skulle udbygge deres trafiknet for rimeligt at tilgodese det behov, der måtte være.

Spørgsmålet er jo også, hvem der i givet fald skal have hvad af det merprovenu, som staten i givet fald ville få ind til fordeling blandt amterne. Skal hovedstadsområdet, hvor jo altså ret naturligt den store menneskemængde benytter sig af systemet, have mest, eller skal vi lægge pengene ud i de tyndtbefolkede områder i Vest- og Nordjylland?

Det er heller ikke helt uinteressant, at der faktisk blandt pendlerne er rigtig mange i det, vi kalder lavtløns- og mellemindkomstgruppen, og de vil jo altså få udhulet deres økonomi via dette her forslag. Samtidig må vi også alt andet lige indse, at en længere transporttid næppe vil kunne undgås for en meget stor del af pendlerne.

Den administrative side af sagen er jo også fremhævet her. Man påpeger i forslaget, at op mod halvdelen af den administrative byrde kunne fjernes ved det her forslag. Det er nok heller ikke helt givet. Alene det forhold, at byrden jo er blevet lettet via de seneste ændringer af befordringsfradraget, vil nok gøre det vanskeligt at nedbringe den med yderligere 50 pct.

Samtidig det er jo også en kendsgerning, at mange kommuner benytter sig af et nyudviklet edb-program, hvor man jo rent teknisk kan kalde hver enkelt pendler frem med bopæl og arbejdsplads og endda et kort, der kan udprintes i samme forbindelse, der viser den direkte rute fra hjem til arbejdsplads. Så der er faktisk mange muligheder, og det er i øvrigt utrolig billigt – for en mellemstor kommune på 35.000 indbyggere koster programmet 15.000 kr.

Det er et ganske udmærket redskab, og man kan så samtidig checke det af sammen med ligningsmyndigheden. Hvis der er tale om de store fradrag, så er det oplagt at gå ind og efterprøve dem, og sker der store ændringer i vedkommendes selvangivelse med store fradrag, så er det en smal sag at gå ind og tjekke det af.

Konklusionen fra Socialdemokratiets side må være, at det alt i alt er et initiativ, som selvfølgelig fortjener anerkendelse, om ikke andet så for initiativets skyld og for debattens skyld her, men som opfordring til direkte lovgivning er forslaget behæftet med alt for mange usikkerhedsmomenter, og på det grundlag kan Socialdemokratiet ikke støtte beslutningsforslaget.

Jes Lunde (SF):

Det er jo let at høre, at Socialdemokratiet har valgt i dag at koncentrere sig om, at der findes problemer i verden. Det gør der, og hvis man vil nøjes med at fokusere på dem, så kan man jo også holde den tale, som man har lyst til at holde.

Jeg vil bare sige, at forslaget jo altså ikke går ud på at trække en masse milliarder ud af transportsektoren. De bliver faktisk i transportsektoren. Nogle af dem vil uændret blive brugt til biler dér, hvor der ikke er gode alternativer til dem, for selvfølgelig er der overhovedet ikke nogen økologisk mening i at have tomme busser kørende rundt; det er alligevel mere forurenende end at have biler kørende rundt. Men de steder, hvor der er basis for en kollektiv trafik, giver det en kæmpemæssig miljøgevinst at satse på den.

Og de penge, der måtte forsvinde fra nogle, som i dag bruger bilen, hvor de kunne have brugt den kollektive trafik, går jo altså over i den kollektive trafik og giver altså en fordel for de mennesker, som skal bruge den kollektive trafik. Og der er altså stadig væk utrolig mange mennesker i Danmark, som er dybt afhængige af, at den kollektive trafik er der, at den fungerer, og er afhængige af de billetpriser, der er.

Så bliver det sagt, at det nuværende fradrag jo er neutralt. Det kan da godt være, men spørgsmålet er, om vi kan holde til det, for de øvrige vilkår, der gælder i transportsektoren, er jo bestemt ikke neutrale. Benzinen er i faste priser blevet billigere, billigere og billigere. Det er blevet billigere og billigere at vælge sin private bil, og samtidig er det blevet dyrere og dyrere at bruge den kollektive trafik. Det er absolut ikke neutralt, og derfor er vi nødt til at gøre noget, der trækker i den modsatte retning.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Jeg tror nok, alle har forstået budskabet. Spørgsmålet er bare, i hvilket omfang det kan praktiseres.

Selvfulgelig kunne det også undre, at et SF-folketingsmedlem rent faktisk har udtrykt ønske om en forhøjelse af det nuværende befordringsfradrag. Det kunne jo så nok undre lidt.

Man burde så måske have beskrevet lidt mere detaljeret, at der, i det omfang man stadig væk vil have individuelle fradrag for visse personer, rent faktisk er tale om et decideret forhøjet fradrag. Jeg synes, det kunne være gavnligt at få den vinkel på i selve oplægget.

Erling Oxdam (V):

Venstres ordfører, hr. Jens Løgstrup Madsen kan ikke være til stede under behandlingen, og derfor skal jeg på dennes vegne fremføre, at Venstre ikke kan tilslutte sig SF's beslutningsforslag.

For det første fremmer befordringsfradraget efter Venstres opfattelse mobiliteten på arbejdsmarkedet.

For det andet finder Venstre, at amterne inden for de nuværende budgetmæssige rammer har gode muligheder for at fremme den kollektive transport. De senere års indførelse af udbud inden for den kollektive persontransport har medført betydelige rationaliseringsgevinster for amterne.

For det tredje er det Venstres mening, at den kollektive transport kan tilføres betydelig dynamik og fremgang gennem fjernelse af de regler, som forhindrer privat foretagsomhed for iværksættere på den kollektive trafik's område.

Venstre vil således ikke deltage i det, man kunne kalde SF's hetz mod personbilen, og derfor afviser Venstre beslutningsforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi kan fra konservativ side ikke stemme for beslutningsforslaget, sådan som SF har fremsat det.

Sagen er jo den, at så længe skattetrykket er i den røde zone, som skattetrykket er i øjeblikket, må vi simpelt hen yde folk, der har lang vej til arbejde, det ekstra incitament, så det kan betale sig at køre langt for at komme på arbejde.

Det hænger jo også sammen med – og det kunne man da forestille sig at SF ville støtte – at folk ikke bare klumper sig sammen i byerne, men at man har mulighed for at bo på landet, at man har mulighed for at bosætte sig, hvor man har lyst til at bosætte sig.

Mange af de folk fra venstrefløjen, som taler imod privatbilisme og taler nok så flot og højt om kollektiv trafik, glemmer jo, at når man kommer uden for Københavns volde og uden for Århus og et par af de andre store byer, så nytter det ikke noget at tale om kollektiv trafik. Så er bilen det vigtigste redskab og den bedste mulighed for at komme til og fra arbejdet, besøge venner og familie, købe ind osv. osv. Og dér gælder det altså også om, at man har nogle fornuftige muligheder for at kunne køre i bil til arbejdet, hvis man ikke bor lige uden for de store byer, at man har muligheder for at kunne bruge bilen på en fornuftig måde uden at blive

straffet hårdt og brutalt ved, at vi fjerner det befodringsfradrag, som giver de mobile danskere 2,7 mia. kr.

De fleste er vel enige om, at vi skal have forbedret mobiliteten på det danske arbejdsmarked. Det er også derfor, at vi i den anden ende af skalaen har foreslået, at man kigger på dagpenge reglerne, så man også heri har en god grund til at søge arbejde, selv om at det ligger langt væk.

Der er mange måder at fremme mobiliteten på, men SF's forslag er efter konservativ opfattelse slet, slet ikke den rigtige. Man skal ikke styre folk over i kollektiv trafik, hvis de føler sig bedre tilfreds med individuel transport. Vi vil altså ikke være med til at svække den private bilisme.

Men vi vil gerne se på, hvordan man kan gøre den kollektive trafik mere tiltrækkende, for selvfølgelig skal vi have en god kollektiv transport. Det er vigtigt, at folk skal kunne tage toget på en bedre måde, end de kan i dag, at der er nogle bedre kollektive forbindelser. Men det betyder altså ikke, at man skal suge al kraft og saft ud af den private bilisme. Det gælder selvfølgelig også i områder, hvor der i forvejen er en høj trafikbelastning.

Men vi tror faktisk, at det er rimelig selvregulerende, og at det komplicerede tilskudssystem, som SF her foreslår, kun vil ende i ekstra administrationsomkostninger; og det har vi altså ikke noget ønske om, så fra De Konservatives side stemmer vi imod dette beslutningsforslag.

Elisabeth Arnold (RV):

Allerførst vil jeg sige, at det er et både interessant og vel gennearbejdet beslutningsforslag, SF har fremsat.

Problemet er, at man låser sig fast på en løsning, som er decentral, dvs. man vil overføre administration af befodringsfradraget til amterne. Det i sig selv vil betyde et brud med den hidtidige skatteforvaltning, og det vil også betyde, at skattesystemet formentlig vil blive betydelig mere kompliceret og svært at gennemskue for den enkelte. Men SF har formentlig tænkt igennem, hvad konsekvenserne vil blive af sådan et forslag.

Det Radikale Venstre kan ikke støtte forslaget, som det foreligger her, men vi er glade for, at der er kommet et så gennearbejdet forslag, som giver anledning til en debat, og som forhåbentlig kan ligge i vores hukommelse, når vi fremover skal diskutere befodringsfradragets

stilling. For det er jo en debat, der kommer op hver eneste gang, vi ændrer skattesystemet, og det skal vi jo igen i 1998, når den nuværende skattereform er indfaset.

I SF's bemærkninger til lovforslaget står der i de første to linjer:

»Det nuværende befodringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale trafikmæssige forhold.«

Jeg vil gerne sige: Det er fuldstændig rigtigt, at det gives unuanceret. Men man kan også vende det om og sige: Det nuværende befodringsfradrag er meget, meget let og enkelt at administrere. Det er også let at forstå for den enkelte skatteyder. Man skal ikke forklare skattevæsenet, om man kan spare mere eller mindre ved at køre med offentlige transportmidler i stedet for i bil. Det vil sige, der er nogle standardtakster, og der er nogle standardafstande, og de gælder så for enhver skatteyder, uanset hvilken transportform den enkelte anvender.

I forhold til hvordan ordningen var tidligere – og sådan er den stadig væk i adskillige andre lande – er den meget mindre bureaukratisk og kræver meget mindre indsats fra de lokale skattemyndigheders side. Så når SF senere i sine bemærkninger skriver, at skatteforvaltningerne bruger meget tid på at administrere befodringsfradraget, er det en sandhed med modifikation, for det har i sandhed været betydelig værre, end det er nu.

Den skattereform, vi er i gang med at gennemføre i øjeblikket, har betydet en betydelig forenkling, hvad befodringsfradraget angår.

Det er enkelt at administrere, det er forståeligt, og det er klart, men problemet med befodringsfradraget er, at vi ønsker at nå flere forskellige mål på samme tid, og at det ønske ikke kan opfyldes. Vi ønsker at tage hensyn til miljøet, altså at få CO₂-udslippet ned, men vi ønsker også en stor mobilitet på arbejdsmarkedet. Det skal ikke være sådan, at man på grund af trafikken ikke tør tage et job, som ligger lidt langt væk. Det vil sige, at vi allerede med de to hensyn til miljøet og mobiliteten har trådt os selv grundigt over tæerne, for de to målsætninger kan formentlig ikke opfyldes fuldt ud samtidig. Endelig har vi også et hensyn at tage til skattesystemets gennemskuelighed, og her må vi indrømme, at hvis vi vil have en løsning, som ser ud til at være »retfærdig«, vil det være svært at få en, som samtidig er enkel og gennemskuelig.

Det Radikale Venstre ønsker, som SF formentlig også gør, at begrænse bilkørslen mellem

hjem og arbejde til fordel for den kollektive transport. Men vi ønsker også at sikre en reel mobilitet på arbejdsmarkedet, og det er temmelig sikkert, at befordringsfradraget, som vi kender det nu, ikke sikrer mobiliteten visse steder i landet. Men generelt sikrer det mobiliteten, det er der ingen tvivl om. Vi vil også gerne gavne landdistrikterne, så folk kan bo på landet, men arbejde uden for lokalområdet, og endelig må vi indrømme, at hovedstadsregionen har særlige problemer, som SF også gør opmærksom på i sit forslag.

Derfor synes vi, der er god grund til at sige: Lad os diskutere spørgsmålet videre. Vi synes, at SF er gået frem med meget store skridt, har sprunget en masse mellemregninger over og siger: Vi har løsningen her, og den ser sådan ud. Det er vi ikke sikre på vi har, men vi vil meget gerne gå ind i et seriøst arbejde for f.eks. at få kortlagt, hvordan mobiliteten kan fremmes, og hvordan vi kan fremme bosætningen i landdistrikterne.

Derfor vil mit afslag ikke være absolut, og jeg vil sige: Lad os kigge på forslaget og se på, hvordan det måske kan give inspiration til et mere grundigt arbejde om befordringsfradragets fremtid.

Kim Behnke (FP):

Der er mindst fem oven i købet gode grunde til, at det beslutningsforslag, hr. Jes Lunde har fremsat på vegne af SF, ikke skal vedtages.

For det første: Det befordringsfradrag, vi kendte tidligere, blev nedsat ved skattereformen i 1993, og efter vores mening skulle det ikke have været nedsat. Vi har både i Folketingets Skatteudvalg og i de henvendelser, der er rettet direkte til os i Fremskridtspartiet, set alt for mange eksempler på, at folks privatøkonomi er blevet ødelagt som følge af, at befordringsfradraget blev beskåret. Derfor har vi også flere gange fremsat det synspunkt, at befordringsfradraget burde føres tilbage til den størrelse, det havde før skattereformen i 1993, og det er noget, der går den modsatte vej i forhold til det ønske, SF har.

Vi har sidste efterår i bl.a. Det Fri Aktuelt fået præsenteret regneeksempler, der viser, at for en række familier – specielt hvis begge ægtefæller er på bistandshjælp – kommer marginalsatten helt op på over 90 pct., hvis de kommer i arbejde. For de mennesker må transportudgifterne ikke være så høje, at de gør det mindre attraktivt at tage et arbejde.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt det er fornuftigt, som SF foreslår, at yde flere tilskud til den kollektive transport. Det er jo allerede sådan i dag, at DSB, de amtskommunale busselskaber, de kommunale busselskaber og HT alle pumpes op med betragtelige milliardtilskud. Oven i købet er det sådan, at den person, der vælger at tage toget frem for at tage sin bil, har et tilsvarende befordringsfradrag, fordi fradraget alene udregnes på baggrund af afstanden mellem arbejdspladsen og hjemmet. Det vil sige, at den, der kører i bil, er med til at fylde de offentlige kasser op med enorme pengemængder som følge af de fuldstændig urimelig høje afgifter og skatter, vi har på biler og hele bilsektoren; hvorimod den, der først stiller sig op ved et busstoppested og senere sætter sig ind i et tog, får både befordringsfradraget og et kæmpestort statsligt, amtskommunalt eller kommunalt tilskud for at lade sig transportere med den offentlige trafik.

Og netop derfor skal man ikke tilføje den offentlige trafik flere statstilskud og andre offentlige tilskud. Næh, man burde tværtimod lade de forskellige offentlige transportselskaber konkurrere på et frit marked og lade kvaliteten og kørselshyppigheden være afgørende for, om folk ville vælge dem, og ikke lade det være afgørende, hvor store checks SF og andre partier kan putte ned i baglommen på de kommunale, amtskommunale og statslige trafiksselskaber.

Så er der spørgsmålet om mobiliteten. Vi har her i Folketinget haft adskillige debatter om, hvad vi skal gøre ved det problem, at landdistrikterne bliver affolket, og der har været alverdens forslag, som bygger på, at man tror, at bare man giver folk nogle tilskud, og bare man bygger nogle flere daginstitutioner og alt sådan noget, bliver folk boende ude i landdistrikterne. Men noget af det mest afgørende for, om folk bliver derude, er altså, om de har en bil, og om den bil kan forrentes og svare sig økonomisk, og her er befordringsfradraget et væsentligt element.

SF's forslag om, at man bare fra amtskommunal side kan planlægge sig ud af de situationer, tror vi ikke et øjeblik på. Offentlige myndigheders administration er alt for langsom til at agere over for de ændringer, der sker på arbejdsmarkedet, når en virksomhed pludselig går konkurs og 500 mænd og kvinder bliver arbejdsløse. Problemerne for den mangfoldighed af virksomheder, som pludselig har brug for arbejdskraft i en kortere eller længere perio-

de, kan offentlige embedsmænd og skemaer og planlægninger ikke løse, og det er derfor også et argument for at stemme imod forslaget.

Og endelig er der børnefamilierne. Forslaget her er noget af det mest børnefamiliefjendske, man overhovedet kan forestille sig. Jeg ved, at hr. Jes Lunde selv er familiefar, og derfor kan jeg ikke forstå, hvordan SF kan fremsætte det forslag. Mange familier kan kun lige akkurat få deres daglige skema til at hænge sammen – bl.a. fordi det er forbudt for butikkerne at være åbne, når det passer kunderne, og det er i øvrigt også SF, der forbyder butikkerne at holde åbent, når de vil – forældrene skal hjem fra arbejde, de skal derefter måske bevæge sig til en daginstitution og hente børnene, derefter skal de gøre indkøb, og så skal de endelig hjem.

Den kabale kan ikke gå op, hvis familien skal benytte de offentlige transportmidler, al den stund de for det første er uegnede til transport af barnevogne, og fordi kørselsfrekvensen for det andet gør det fuldstændig umuligt for den familie at få noget som helst, der bare minder om aftensmad, før sent om aftenen. Derfor er forslaget her så børnefamiliefjendsk, som det overhovedet kan være. Netop børnefamilierne har et kolossal stort behov for at have en bil, for heller ikke når børnene skal til spejdermøde og idræt osv. og skal hentes af forældrene – måske ud på aftenen – er den kollektive transport velegnet til at løse de opgaver.

Derfor: Der er fem gode grunde til at stemme nej til dette forslag, og hvilken af de fem grunde, man vælger i Folketingets øvrige partier, lader vi være op til dem selv. Vi har i hvert fald fra Fremskridtspartiets side ingen gode argumenter for at støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg mener, jeg hørte hr. Kim Behnke sige, at det er et meget børnefjendsk forslag; men så vidt jeg ved, får man da et befordringsfradrag fuldstændig uafhængigt af, om man har børn eller ej. Det har intet med det at gøre, og derfor kan forslaget ikke være hverken mere eller mindre børnefjendsk. Det har intet at gøre med, om børnene går til spejder eller til idræt eller til noget som helst andet. Man får et befordringsfradrag, uanset om der er børn i familien eller ej.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg er fuldstændig enig med fru Elisabeth Arnold, for selvfølgelig har befordringsfradraget og børnefamilierne rent umiddelbart ikke noget med hinanden at gøre. Men tag nu den familie, som SF vil tvinge til at lade være med at have en bil og i stedet benytte sig af den offentlige transport ved at gøre det dyrere at have bil end at benytte sig af offentlig transport – den families økonomi kan ikke hænge sammen, hvis forslaget bliver vedtaget.

Familien bliver nødt til at afhænde bilen, derfor bliver familien nødt til at benytte sig af tog og rutebiler, og det kan ikke lade sig gøre for en børnefamilie at få dagsplanen til at hænge sammen, hvis man både skal hente børn i daginstitution, gøre indkøb og nå at komme hjem og få lavet noget aftensmad. De ting kan ikke hænge sammen i praksis, hvis man skal benytte de offentlige transportmidler, og derfor vil forslaget simpelt hen ødelægge privatøkonomien for de familier.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jamen den børnefamilie, der i dag ikke får noget befordringsfradrag, fordi der kun er 6 km mellem hjem og arbejdsplads, bliver da ikke ringere stillet af forslaget her; det kan jeg da ikke se. Den familie, som i dag får tingene til at hænge sammen uden befordringsfradrag, vil da ikke få det værre på grund af forslaget, bare for at få tingene afklaret.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

SF lægger ikke skjul på, at formålet med forslaget er at få folk til at lade være med at benytte privatbiler og i stedet bruge de offentlige transportmidler, altså gøre det dyrere at have privatbil. Det skal være mindre gunstigt at have privatbil, og det provenu, der kommer ind, skal bruges til at give flere offentlige tilskud til busser og tog osv.

Og så er vores konklusion for det første, at den familie, som i dag er afhængig af deres bil, får forringet deres privatøkonomi, og for det andet, at når SF tvinger den til at tage bus og tog, kan det ikke kan lade sig gøre at få tingene i dagligdagen til at hænge sammen. Når familien stadig er nødsaget til at have en bil, får den sin privatøkonomi udhulet. Det har ikke noget med afstande at gøre, det har noget med selve forslagens målsætning at gøre.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg tror nu alligevel, fru Elisabeth Arnold fik tag i hr. Kim Behnke.

Der er jo ganske mange familier, som ikke har noget som helst befordringsfradrag, og der er i øvrigt også børnefamilier i hundredtusindvis, som slet ikke har nogen bil. I praksis fungerer det f.eks. i min egen familie, selv om min kone ikke har kørekort og derfor ifølge hr. Kim Behnke slet ikke kan eksistere. Jeg er lidt bekymret. Jeg tror faktisk, at jeg vil tage hjem, for det kan jo ikke nytte noget, jeg står her og arbejder, hvis hr. Kim Behnke mener, at min familie er gået nedenunder og hjem i mellemtiden, fordi en børnefamilie ikke kan leve uden en bil. Det har vi da gjort i årevis, og der er hundredtusindvis af børnefamilier, der klarer sig uden en bil.

Der er selvfølgelig også mange, for hvem det er nødvendigt at have bil, fordi de bor i tyndbefolkede egne; det er jeg sådan set helt enig i. Men det retfærdiggør altså ikke, at vi bruger 2,7 milliarder på området, og hr. Kim Behnke er også alt for unuanceret i sin bedømmelse af forslaget virkninger. Der er mange – også børnefamilier – for hvem det ikke ville have nogen negativ virkning, men tværtimod en betydelig positiv virkning.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Det kan godt være, hr. Jes Lunde er på fuld retræte med hensyn til, hvad forslaget egentlig går ud på, men ikke desto mindre: Det, der er forslaget formål, og som er beskrevet for os, inden vi gik i gang med førstebehandlingen, er, at befordringsfradraget skal forringes, og det provenu, der tilfalder det offentlige som følge heraf, skal deles ud til offentlige transportmidler, hvorefter SF forventer, at amtskommunerne kan planlægge nogle flere rutebiler hensigtsmæssigt og sådan nogle ting. Man er altså ude på at få dem, der bor ude i landdistrikterne, til at opgave deres bil og i stedet tage rutebilen på arbejde.

Hvis det ikke er det, der er formålet med forslaget, må man meget undskylde mig. Det er det, der fremgår af beslutningsforslagets tekst, og det skal SF da ikke forsøge at løbe fra, for det er ærligt, at SF mener det. Vi gør bare opmærksom på, at der er en masse familier, som vil få deres privatøkonomi ødelagt, fordi de fortsat er nødsaget til at have en bil. Når de får deres

befordringsfradrag forringet, er det da klart, at så er der endnu en legoklods, der bliver taget ud af deres privatøkonomi med risiko for, at privatøkonomien styrter sammen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Jes Lunde for en kort bemærkning, og mon så ikke snart vi nærmer os det tidspunkt, hvor vi kan gå videre?

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg tager imod undskyldningen fra hr. Behnke, for det er nemlig sådan, at hr. Behnke ikke har forstået forslaget.

Det er ikke et forslag om forbud mod biler i landdistrikter, man kunne nærmest sige tværtimod. Det er nemlig sådan, at vi siger i forslaget, at der er steder, hvor det er fuldt ud fornuftigt at bruge bilen som transportmiddel, fordi der ikke er nogen alternativer: I tyndbefolkede egne er der ikke nogen mening i at indsætte en masse store busser. Her kan det være nødvendigt at fortsætte med et system, der stort set er som det, vi har i dag. Men omvendt: I tætbefolkede områder, hvor man har en god kollektiv trafik, er det fuldkommen vanvittigt at bruge milliarder af kroner på at støtte en miljømæssigt forkert transportform.

Derfor opfordrer jeg hr. Behnke til at læse forslaget igennem nogle flere gange og fatte pointen. Pointen er, at vi vil forsøge at opnå en meget stor miljømæssig gevinst, samtidig med at vi forbedrer transportmulighederne for de mange.

Frank Aaen (EL):

Jeg vil også melde mig som medlem af en børnefamilie, der henslæber tilværelsen uden bil, og jeg vil i øvrigt sige, at hvis man skal bruge ordet børnefjendsk i forbindelse med biler, vil jeg sådan set meget hellere diskutere de undersøgelser, der viser, at børnene bliver mere syge inde i byerne på grund af de mange biler. Det er i virkeligheden her, vi virkelig er børnefjendske, fordi vi propper vores storbyer med biler i en grad, som er helt svinagtig.

Derfor er vi også meget enige med SF i at rejse denne diskussion, for vi anser i Enhedslisten befordringsfradraget for at være et meget uheldigt instrument i det danske skattesystem. Det er opbygget på en måde, så det medvirker til at gøre det attraktivt at bo langt væk fra sit arbejde. Der er sådan set ikke nogen grund til at gøre

det særlig attraktivt at bo langt fra arbejdet. Der kan selvfølgelig være gode grunde til det, og det kan jeg vende tilbage til, men det er ikke i sig selv et mål.

I praksis viser det sig jo også, at fradraget i høj grad udnyttes af rige nordsjællændere, som drøner ind til København i egen bil. Det er et stort miljømæssigt problem. Det er en pestilens for alle os, der færdes herinde i den indre by hver eneste dag, og det er et fuldstændig unødvendigt problem, fordi der lige præcis her i vores byområde og i andre tilsvarende store byområder er så udmærkede alternativer eller muligheder for at lave alternativer til at køre i egen bil ind til byen.

Derfor synes vi sådan set, at det er helt nærliggende at drage den konklusion at bruge disse næsten 3 mia. kr. til noget mere fornuftigt. Altså jeg mener, at 3 mia. kr. mere til den offentlige trafik faktisk ville give borgerne i almindelighed meget mere for pengene. Det ville virkelig betyde et kvalitativt løft for den kollektive trafik, hvis vi omprioriterede sådan.

Modsat forstår jeg også både debatten og SF's forslag på en sådan måde – sådan har vi hvert fald læst og forstået forslaget – at SF er fuldt ud klar over, at man jo ikke bare afskaffer dette fradrag uden at skabe sig nogle andre problemer.

Der findes dem, der er meget afhængige af bilkørsel. Der er dem, som samfundet mere eller mindre pålægger at tage på arbejde meget langt væk fra bo-pælen. Der er dem, som har en meget besværlig vej mellem hjem, daginstitution og arbejde. Der er dem, som har valgt at flytte ud af byerne, eller som i forvejen bor ude i landdistrikterne og på den måde er med til at holde liv i landdistrikterne, et formål, vi jo på andre måder ønsker at støtte, og som vi tilskynder til.

Modsat har vi altså dem – og det var dem, jeg snakkede om før – der bor i Nordsjælland, som arbejder inden for en helt normal arbejdstid, som bor i et område med en udbygget kollektiv trafik, eller hvor det er muligt meget nemt at udbygge den kollektive trafik, men som ønsker at påberåbe sig den personlige frihed til at påtvinge os andre støj og møg og oven i købet ønsker statstilskud til det. Det er dem, som virker provokerende på os. Det er derfor, vi synes, den her debat er vigtig, og det er derfor, vi synes, at det også er vigtigt, når f.eks. Noah Trafik dokumenterer, hvordan dette er misbrug af penge.

Problemet er altså bare, at gennemsnitsbe-
trægtninger ikke hjælper dem, der konkret er

afhængige af den daglige transport til og fra arbejde, og derfor er det nødvendigt at kigge nærmere på de problemstillinger, som SF også lægger op til.

Sådan tolker vi SF's forslag. Jeg er ikke sikker på, at SF har fundet den endelige løsning på problemet, men vi synes, det er en god start på debatten, som vi vil gå konstruktivt ind i under udvalgsarbejdet, og som vi vil følge op med en forespørgsel, som vi allerede har anmeldt, til trafikministeren og skatteministeren om mulighederne for at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget på en måde, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om en CO₂-reduktion.

Jeg håber, at når vi når frem til en forespørgsel, hvor regeringen skal fremlægge sine planer, at vi får lidt konstruktive ideer og ikke bare de ret kontante afvisninger, som skatteministeren i dag præsenterede os for.

Sonja Albrink (CD):

Lad mig starte med at sige, at i CD kan vi ikke støtte det fremsatte forslag.

Befordringsfradraget er jo led i den skatterreform, som også CD er med i. Befordringsfradraget øger mobiliteten i samfundet, og befordringsfradraget er vigtigt for befolkningen i landdistrikterne. Jeg tror, der er de økonomiske midler, der skal til, for at den kollektive transport og trafik kan foregå i dag.

CD ønsker ikke, at der opstår store forskelle regionalt på befolkningens rettigheder, hvad angår mobilitet og befordring. CD vil heller ikke være med til at overføre provenugevinsten til andre områder, hverken til HT eller noget andet. Så alt i alt: Vi siger nej til beslutningsforslaget.

Jes Lunde (SF):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til de partier, som har forstået miljøproblemerne her i verden: Enhedslisten og De Radikale, som kan støtte SF i hvert fald et stykke ad vejen.

Begge partier var inde på, at det her måske ikke var den endelige løsning med stort L. Det er vi helt åbne over for i SF. Dette er først og fremmest et forslag, som skal sætte noget tankevirk-somhed i gang, og hvis vi kunne få en tilslutning til, at man gik ind i det at omstrukturere befordringsfradraget, således at man fik mest muligt miljø ud af det, samtidig med der var rimelige transportmuligheder, ja, så var det lige præcis det, vi gik efter. Men vi er selvfølgelig

meget åbne over for at diskutere ændringer i systemet, drøfte, hvordan man mest hensigtsmæssigt opnår dem.

Vi har bare ønsket at sætte dette problem, vi har, til debat. Samtidig med at vi har en eksplosion i biltrafikken, hvor biltrafikken er vokset med 60 pct. siden 1980, hvor vi ved, at det bliver billigere og billigere at køre i privat bil, fordi benzinprisen i faste priser falder, bliver det dyrere og dyrere at køre med den kollektive trafik. Det giver et misforhold, som gør, at vi får en værre og værre trafikbelastning.

Det er jo til at rive sig i håret over, når man hører de borgerlige partier snakke om, at vi ikke skal styre folk over i den kollektive trafik. Jamen vi styrer dem jo på den måde, vi laver prispolitik på i dag. Når man gør det dyrere og dyrere at købe sin billet til den kollektive trafik og billigere og billigere at køre i privat bil, jamen så er det jo også en slags styring. Så er det bare en styring i den fuldstændig hovedløse retning, hvor vi får en øget forurening lige præcis dér, hvor vi alle sammen i princippet har erklæret os enige om, at vi skal have forureningen nedbragt.

Vi har forpligtet os til nogle målsætninger om at nedbringe CO₂-belastningen. Vi skal have stabiliseret trafikken bidrag, men der er ingen udsigt til, at det kan lade sig gøre. Tværtimod. CO₂-bidraget fra trafikken stiger og stiger og stiger.

Så kan jeg nu forstå på regeringsordførerne, at man dér har nogle forskellige tanker om, at man jo også kunne gøre noget andet. Man kunne indføre bompenge, man kunne mange fine ting. Jamen så lad os se et forslag om det. SF har jo tidligere fremsat forslag herinde om bompenge. Det har vi fået stemt ned. Men nu kan jeg forstå, at regeringen er klar til at indføre bompenge, så man begrænser trafikken ind til bykerne.

Det betyder da, at SF vil komme med et forslag i meget nær fremtid, kan jeg godt love, hvis der nu pludselig er et flertal for at gennemføre det, som også kunne være en måde at løse en del af problemerne på.

Jeg synes også, at det tema, som skatteministeren rejser om road pricing, bestemt er interessant, og jeg vil gerne spørge skatteministeren, hvornår det teknisk er ladsiggørligt, for selvfølgelig er det en måde at regulere området på at indbygge en chip i bilerne, som så har kontakt med enten satellitter eller mærkelige ting nede i vejen, som kan registrere, hvor meget den enkelte bilist er ude at køre, og på den måde kan

man så lidt mere hårfint få fat i det, når regeringen nu ikke vil sætte benzinpriserne derop, hvor man burde af økologiske grunde. Så det er da interessant at diskutere road pricing. Hvis vi kan få nogle oplysninger om det, kan det da også være en måde at komme en lille smule videre på.

Lad mig sige til sidst til de borgerlige partier, som snakker om SF's hetz imod personbilen, og hvad ved jeg: Det er ikke det, det handler om for os. Jeg tror såmænd, at et flertal i SF's folketingsgruppe har egen bil. Det vil være mit gæt. Jeg tror ikke, vi udskiller os alverden fra den almindelige gennemsnitlige dansker. Men vi har bare det syn på det, at vi skal bruge bilerne så lidt som overhovedet muligt for at leve op til de miljømålsætninger, som Folketinget har vedtaget. Det kan ikke nytte noget, at vi på den ene side vedtager fine miljømålsætninger herinde og så på den anden side i praksis underminerer dem ved de politiske beslutninger, vi træffer, ved at give folk incitamenter til at forurene i stedet for til at lade være. Og det er det, dette i al sin enkelthed handler om.

Der er ikke udsigt til, at vi umiddelbart får præcis det her forslag igennem. Jeg kan love, at vi ikke desto mindre vil blive ved og ved og ved at rejse den her slags temaer i debatten for at provokere til, at vi på et tidspunkt finder et flertal her i Folketinget, som er villig til også i praktisk handling at foretage sig nogle af de ting, der skal til for at nedbringe forureningen og for at gøre os til et mere bæredygtigt samfund.

Skatteministeren (Carsten Koch):

På givnen foranledning skal jeg meddele hr. Jes Lunde, at der er nedsat et udvalg, der arbejder med præcis denne problemstilling, road pricing.

Det er vanskeligt at sige, hvornår udvalget vil færdiggøre sit arbejde, men vi skal da løbende holde hr. Jes Lunde orienteret om det. Jeg kan sige, at det måske drejer sig om et års tid eller noget i den stil.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Henning Grove):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 26. februar 1997, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvide til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 15.25
