

Forslag til folketingsbeslutning om at flytte administrationen af tipsmidler til ungdomsorganisationer fra DUF til Undervisningsministeriet.

(Beslutningsforslag nr. B 115).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 58:

Forespørgsel til erhvervsministeren [om beskæftigelses- og erhvervsudviklingen samt uddannelsesniveaueu på Lolland].

Af Jørn Jespersen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 1/4 97).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) **Forespørgsel nr. F 48:**

Forespørgsel til trafikministeren og skatteministerne:

»Hvad kan ministrene oplyse om mulighederne for at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget på en måde, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om CO₂-reduktion?«

Af Jette Gottlieb (EL), Bent Hindrup Andersen (EL) og Frank Aaen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 21/2 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/2 97).

Formanden:

Jeg skal allerede nu meddele, at afstemning om eventuelle motiverede dagsordener udsættes til tirsdag den 8. april 1997.

Begrundelse

Jette Gottlieb (EL):

Formålet med denne her forespørgsel er at forsøge at få en sammenhængende debat om de transportpolitiske virkemidler og de transport-

politiske målsætninger. Det er Enhedslistens opfattelse, at der er modstrid mellem det, der siges fra regeringens side, og det, der gøres.

Hvis man tager regeringens CO₂-målsætning på transportområdet for pålydende, så ønsker regeringen dels at nedbringe den samlede transportmængde og dels at sikre, at den transport, der foregår, sker så energieffektivt og så CO₂-neutralt som muligt. På den anden side ønsker man en høj mobilitet. De to ting er ikke uforenelige, men som tiltagene i praksis udmøntes, så bliver de det.

Transportfradraget er i al væsentligt begrundet i et ønske om høj mobilitet på arbejdsmarkedet, men er det nu den rigtige måde at fremme denne målsætning på, når man sammenholder den med de øvrige transportmålsætninger, og er det alle udgaver af høj mobilitet, der er samfundsmæssigt hensigtsmæssige?

Med befordringsfradraget fremmer man en udvikling, hvor transporten blive en mindre væsentlig faktor, men er det hensigtsmæssigt at tømmeren fra Holbæk dagligt kører til København og arbejder, mens tømmeren fra København tager til Svinninge?

Det er en ikke uvæsentlig del af den mobilitetsfremmende effekt, som der tales om. Enhedslisten mener ikke, at det er fornuftigt. Det er spild af tid for den enkelte, forlænger arbejdsdagen unødigt og skaber et miljømæssigt problem.

Det er ikke, fordi Enhedslisten er af den opfattelse, at man gennem fysisk planlægning i mindste detalje kan sikre en lokalisering, hvor bolig og arbejde altid ligger tæt på hinanden. Man kan fremme det gennem mere differentierede lokaliseringsmønstre, men vi erkender, at pendling fortsat vil eksistere.

Atomfysikeren er nødt til at tage til Risø, og hendes mand må muligvis tage til København for at gå på arbejde. Det, vi ønsker at sikre, er, at de ressourcer, som samfundet stiller til rådighed for at løse disse problemer, bliver brugt mest hensigtsmæssigt. De 2,7 mia. kr. i skatteværdi, der sidste år blev brugt på transportfradraget, kunne bruges på en måde, så de i hvert fald ikke direkte fremmede enkeltmandskørsel i enkeltmandsbil på landevejene.

Formålet med denne her forespørgsel er at få undersøgt, om der i regeringen er vilje til at søge andre veje end de vante for at sikre opfyldelsen af transportpolitiske målsætninger til gavn for miljø og befolkning.

Besvarelse

Skatteministeren (Carsten Koch):

Forespørgslen er stillet til både trafik- og skatteministeren, og efter aftale med trafikministeren redegør jeg for os begge.

I dagens forespørgsel ønsker forslagsstillerne at få oplyst mulighederne for at aftrappe eller omlægge befodringsfradraget, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om CO₂-reduktion.

Vi har at gøre med et fradrag, der har stor provenumæssig betydning. Det berører ¼ af de erhvervsaktive eller næsten 700.000 personer. Det er derfor i orden, at man fra de politiske partiers side med jævne mellemrum vurderer, om pengene – og her taler vi sådan om ca. 2,7 mia. kr. – bruges rigtigt, også når fradraget vurderes i lyset af trafikpolitiske miljømålsætninger.

Som skatteminister ser jeg flere gode grunde til et befodringsfradrag. For det første er formålet med befodringsfradraget at yde fradrag for udgifter til erhvervelse, sikring og vedligeholdelse af indkomsten. Det er et godt og sundt princip.

Det vil dog være forbundet med meget store administrative omkostninger såvel for skattemyndighederne som for skatteyderne at foretage individuelle vurderinger af den enkeltes faktiske udgifter til transporten.

Udgifterne afhænger bl.a. af afstand til arbejde, transportmiddel og arbejdstidspunkt i døgnet. Der er derfor efter et politisk valg blevet indført regler således, at fradraget alene afhænger af afstanden mellem hjem og arbejde.

Med andre ord: Man bør ikke betale skat af mere, end hvad man tjener netto, og udgifter til transport til arbejde er sjældent en fornøjelse, men en nødvendig udgift for at opretholde en indtægt fra arbejdet. Vel har vi miljøproblemer fra trafikken, men vi har fortsat også et arbejdsløshedspøblem.

For det andet har befodringsfradraget også en positiv værdi i beskæftigelsespolitikken. Dette bekræftes da også i en budgetanalyse, som er udført af Finansministeriet sidst i 1994 om mobilitet på arbejdsmarkedet, hvor bl.a. befodringsfradraget blev vurderet. En af rapportens konklusioner er, at incitamenterne til at pendle som helhed er blevet bedre i perioden 1980-1995 især som følge af de ændrede regler for befodringsfradraget de seneste år.

Det konstateres endvidere, at pendlingens omfang har været stigende siden 1980'erne. Øget pendling kan afspejle stigende villighed til at rejse langt for at få et job, men det kan også afspejle forbedringer i transportmulighederne. Samlet taler dette for, at befodringsfradraget har en positiv beskæftigelseseffekt.

For det tredje har fradraget samme skattemæssige værdi for alle uanset indkomstens størrelse.

Uden befodringsfradrag ville der for det fjerde kunne gives eksempler på, at marginalskatte-ten ved indkomstfremgange nemt kan komme over 100 pct.

For det femte afhænger befodringsfradraget alene af afstanden mellem bolig og arbejde og overlader det til fradragsmotageren selv at vælge transportmiddel. Fradraget er med andre ord neutralt over for valg af transportmiddel. Endvidere tilskynder befodringsfradraget til, at flere kører i samme bil i forhold til en situation, hvor transportudgifterne skal dokumenteres for det benyttede transportmiddel.

Endelig er reglerne for befodringsfradraget enkle, gennemskuelige, letforståelige for borgerne og nemme at administrere for skatteadministrationen. Samlet set så er jeg som skatteminister tilfreds med dette skattefradrag og finder, at det fungerer efter hensigten.

Når vi i dag debatterer mulighederne for at omlægge befodringsfradraget, så det fremmer miljømålsætningerne på transportområdet, skyldes det, at befodringsfradraget gør det billigere at transportere sig over længere afstande for at komme på arbejde i forhold til en situation uden fradrag. Dermed skabes mere transport i forhold til en situation uden fradraget. Vi må altså have et overblik over de trafikmængder, der i dag er berørt af befodringsfradraget.

Jeg skal ikke trætte med mange tal, men på årsplan transporterer den voksne danske befolkning sig i alt ca. 60 mia. personkilometer. Af de 60 mia. personkilometer ydes der via befodringsfradrag til omkring 6,5 mia. personkilometer.

I forhold til forslagsstillerens spørgsmål om muligheder for at aftrappe eller omlægge fradraget for at fremme bl.a. målsætningen om CO₂-udslippet skal man således gøre sig klart, at befodringsfradraget gives til ca. 13 pct. af den voksne befolknings samlede transportarbejde.

Det er selvfølgelig ikke nogen forsvindende andel, men de ca. 13 pct. vil på den anden side

ikke nødvendigvis falde væk ved en ophævelse af befordringsfradraget. Forhåbentlig vil folk i den situation stadig være villige til at transportere sig på arbejde og vil dermed typisk være brændstofforbrugende. Det er vigtigt at have det for øje, når vi har miljøbrillerne på.

Der findes naturligvis flere muligheder for at aftrappe eller omlægge det nuværende befordringsfradrag. Man kan jo tænke sig mange forskellige muligheder. En konkret vurdering af konsekvenserne for miljøet, mobiliteten og de fordelingsmæssige effekter af at omlægge eller aftrappe befordringsfradraget forudsætter, at man præciserer, hvad provenuet af befordringsfradraget skal bruges til.

Og jeg kan sådan se to hovedalternativer: For det første kan befordringsfradraget omlægges til at støtte den kollektive trafik. For det andet kan befordringsfradraget aftrappes eller eventuelt helt afskaffes og bruges til nedbringelse af statsgælden eller til finansiering af helt andre opgaver.

Det første alternativ ligger i forlængelse af SF's forslag til folketingsbeslutning B 94 om omlægning af befordringsfradraget. Jeg vil derfor kort gentage de hovedsynspunkter, som jeg på regeringens vegne gav udtryk for i forbindelse med førstebehandlingen af dette beslutningsforslag.

Det bestod jo af to elementer, der tilsammen skulle medføre en nedbringelse af trafikbelastningen – især af biltrafikken og desuden en forbedring af mobiliteten. Det første element var et forslag om at afskaffe det skattemæssige befordringsfradrag. Den provenumæssige gevinst, som dette ville medføre, skulle helt eller delvis overføres til amtskommunerne og HT.

Forslagets andet element bestod i, at amtskommunerne og HT skulle have mulighed for at anvende provenugevinsten til at mindske trafikbelastningen og samtidig forbedre trafikbetjeningen i både kollektiv trafik og ved tilskud til individuel transport.

I min tale gav jeg udtryk for, at regeringen er indstillet på at styrke den kollektive trafik også i bolig/arbejdsstedstrafikken. Jeg udtrykte også på regeringens vegne klar forståelse for, at der er et behov for at finde nye veje til at begrænse væksten i trafikken. Men beslutningsforslaget var ikke den rette medicin. Regeringen kunne ikke støtte forslaget, da vi fandt, at det ikke indeholdt en tilstrækkelig afvejning af de mange hensyn, der må og skal varetages på dette område.

Såfremt vi alligevel forestiller os, at dele af befordringsfradraget bruges til støtte af den kollektive trafik, vil den uden tvivl kunne gøres mere attraktiv. Men den kollektive trafik forurener også. I landområder kan det være betænkeligt at lade befordringsfradraget afløse af tilskud til den kollektive trafik, idet den kollektive trafik selv efter forbedringen vil have relativt svært ved at konkurrere med bilen både økonomisk og miljømæssigt.

Det er netop i landområder, at vi ser, at bilen i højere grad benyttes som transportmiddel. Det betyder ikke, at bilen miljømæssigt er en urentabel løsning. Når bilen vælges til pendling, kan det skyldes, at der samtidig foretages f.eks. indkøb, skolekørsel med børn eller kørsel til fritidsaktiviteter på vej hjem fra arbejde.

Den kollektive trafik er et godt miljømæssigt alternativ, når mange personer samtidig skal befordres mellem to destinationer. Her vil bilen typisk komme til kort. Men det kræver, at kunderne kan komme til knudepunkterne i den kollektive trafik, og at der er plads til at øge kapaciteten i den kollektive trafik.

Hvor der er uudnyttet kapacitet i tog og busser, er en overflytning fra bil miljømæssigt gratis. Alternativet kræver en udvidelse af kapaciteten, og kapaciteten er i dag ofte fuldt udnyttet i myldretiden.

Befordringsfradraget kommer derfor i høj grad til sin ret for erhvervsaktive med skiftende arbejdstider, der bor i tyndt befolkede områder. Her vil det være vanskeligt at udvikle et fintmasket kollektivt trafiknet med hyppige afgange og tilgodese miljøhensynene tilstrækkeligt.

Samtidig skal man være opmærksom på, at takstnedsættelser, øget service og fleksibilitet i kollektiv trafik ikke er ensbetydende med, at de nye passagerer udelukkende er tidligere bilister. Der vil f.eks. også være cyklister og andre, som ikke transporterede sig tidligere, og som dermed ikke var brændstofforbrugende. Således er der ikke nødvendigvis identitet mellem dem, der rammes af reduceret befordringsfradrag, og dem, der får gavn af bedre kollektiv trafik.

Det er altså ikke entydigt, at kollektiv trafik altid er at foretrække frem for bilen ud fra et miljøsynspunkt, ligesom billigere kollektiv trafik ikke kun giver miljøfordele.

Tænk man giver det alternative, at befordringsfradraget bliver nedtrappet eller afskaffet, så taler vi i mange tilfælde om skattestigninger på over 10.000 kr. om året. Et ægtepar, der f.eks. bor på Lolland og arbejder i Københavnsområdet

det, ville få en skattestigning på over 35.000 kr. Det kan jeg som skatteminister ikke uden videre lægge ryg til, og det er, så vidt jeg kan se, urealistisk at forestille sig at kompensere de pågældende ved omlægning af tilskud til kollektive transportmidler f.eks. ved en generel sænkning af prisen for benyttelse af kollektiv trafik.

En anden konsekvens af at afskaffe fradraget vil antagelig føre til et fald i ejendomspriserne i de områder, hvor der er dårlige beskæftigelsesmuligheder. Dette vil både kunne finde sted i landområder og i byområder. I de områder, hvor et reduceret befordringsfradrag overvæltes i faldende huspriser, vil incitamentet til bosætning være uændret. Her vil en reduktion af befordringsfradraget ikke skabe så store ændringer i bosætningsmønsteret på kort sigt, som man måske umiddelbart skulle tro. Et reduceret fradrag betyder dermed ikke entydigt, at pendlingsomfanget bliver mindre.

Generelt vil en omlægning af befordringsfradraget først have betydning på længere sigt. På kort sigt er det vanskeligt at påvirke f.eks. placering af arbejdsplads eller bolig. Hvis befordringsfradraget afskaffes, vil jeg være bekymret for mobiliteten på arbejdsmarkedet, ligesom jeg vil være bekymret for bosættelse i yderområderne med få arbejdspladser.

Befordringsfradraget er kun ét blandt flere mulige virkemidler til at sikre en mere hensigtsmæssig bosætning i forhold til arbejdspladsen. Fysisk planlægning, påvirkning af omkostningerne i forbindelse med skift af bolig, pladsgaranti i daginstitutioner, sikkerhed i ansættelsen m.m. påvirker også familiernes overvejelser om bosætning.

Derudover er regeringen ikke fremmed over for også at bruge afgiftspolitiske virkemidler i miljøpolitikken. Her kan jeg bl.a. nævne regeringens bestræbelser for at forhøje minimumssatserne i mineraloliedirektivet og ophæve undtagelsesbestemmelserne for færge- og flytrafik. Endvidere har jeg fremlagt forslag om at erstatte vægtafgiften med en grøn ejerafgift for at fremme køb af mere benzinekonomiske biler.

Et andet virkemiddel er road pricing, der gør det muligt direkte at sammenkæde brugen af bilen med forureningen. Som jeg orienterede om ved B 94, er der netop nedsat et udvalg af trafikministeren, der skal undersøge mulighederne for road pricing i hovedstadsområdet. Fordelen ved et fuldt udbygget road pricing-system er, at man kan benytte betalingen for forureningen til både et bestemt område og til et bestemt tidspunkt, f.eks. i spidsbelastninger.

Et fuldt udbygget road pricing-system, hvor der betales differentierede kilometerafgifter for alle kørte kilometer, har været overvejet i Holland, men det er endnu ikke set gennemført. Der er stadig vanskeligheder forbundet med road pricing, bl.a. er den eksisterende teknologi ikke fuldt udviklet.

Road pricing giver generelt gode muligheder for at påvirke vejtrafikkens sammensætning og fordeling på vejnettet, herunder også at gøre det dyrt at bruge bil, hvor de eksterne omkostninger er høje. Det kan omfatte bolig/arbejdsstrafikken, men det kan også være rettet mod andre formål.

Som afrunding vil jeg understrege, at det ikke er acceptabelt, at man ved beskæring af befordringsfradraget fratager folk incitamentet til at arbejde eller tage et nyt arbejde, hvis de bor langt fra arbejdspladsen.

Når det i øvrigt gælder regeringens trafikpolitiske miljømålsætninger, må jeg henvise til regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip fremsat i april 1996. Ved den lejlighed bekræftede regeringen opretholdelsen af de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder reduktionen i CO₂-udslippet. Det kan f.eks. ske ved at fremme køb af mere energiekonomiske biler eller øge omkostningerne ved at bruge den mest miljøbelastende transportform.

Miljøet er vigtigt, men regeringen vil primært tage andre midler end befordringsfradraget i brug for at reducere transportsektorens CO₂-udslip. I den sammenhæng har Trafikministeriet netop udgivet en rapport om de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at reducere transportsektorens CO₂-udslip ved hjælp af forskellige instrumenter. En af konklusionerne fra arbejdet er, at der er en gevinst ved at tage flere CO₂-reducerende virkemidler i brug samtidig i forhold til i højere grad blot at satse på enkelte virkemidler.

Det er således set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel ikke hensigtsmæssigt blot at tage ét instrument i brug som f.eks. befordringsfradraget, men snarere en bred vifte af styringsmidler. Det betyder på den anden side ikke, at befordringsfradraget er et statisk begreb.

På samme måde som regeringen løbende vurderer de øvrige skatteområder, bør befordringsfradraget naturligvis ligeledes løbende vurderes i et samlet billede, men det er regeringens indstilling, at regeringen ikke har aktuelle planer om at ændre reglerne for befordringsfradraget.

Forhandling

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslistens ærinde er at undersøge mulighederne for aftrapning eller omlægning af transportfradraget, således at man også inddrager de trafikpolitiske målsætninger.

Vi er derfor meget glade for det svar, vi har fået, som på meget differentieret vis viser, at regeringen er villig til at tage diskussionen op. Det, vi opfatter som problemet, er, at mange af de løsninger, som regeringen fremlægger, er ting, der ligger og vifter ude i fremtiden, mens det skorter på de konkrete initiativer her og nu.

Enhedslistens opfattelse er, at ved en aftrapning eller omlægning af transportfradraget bør provenuet entydigt gå til forbedring af den kollektive trafik. Når vi lægger vægt på det, så er det netop, fordi vi ser den sammenhæng, der er mellem de mange forskelligartede transportpolitiske målsætninger.

Det kan ikke nytte noget, at man for at fremme mobiliteten sikrer, at det bliver betydelig nemmere og enklere at skabe en øget transportmængde. Vi er jo klar over, at det problem, som vi ser her, er et problem, der er voksende. Med fremkomsten af en fast Storebæltsforbindelse vil det jo blive en ikke usædvanlig ting, at man opfatter pendling som noget naturligt – at man bor f.eks. i Odense og arbejder i København. Problemet er altså et problem, der vokser meget dramatisk.

Ministeren lægger i sit svar vægt på, at der er problemer med den voksende trafikbelastning og foreslår differentierede løsninger. De fleste af de løsninger, som ministeren nævner, kan Enhedslisten tilslutte sig. Det gælder såvel forhøjede benzinpriser, som det gælder f.eks. indførelse af road pricing i en bestemt form. Problemet med det er, at alle de forslag, der bliver fremlagt, altså ikke er nogle, som tager hul på problemet her og nu.

Regeringen fremhæver, at den medicin, der er blevet foreslået, ikke er den rigtige, og bruger som eksempel SF's beslutningsforslag, som var til debat for kort tid siden. Jeg synes, problemet er, at når regeringen så kommer med sine egne forslag, så er det altså alt sammen noget, der ligger langt ud i fremtiden, samtidig med at problemet vokser og vokser.

Også Enhedslisten ser selvfølgelig de sociale problemer, der kan ligge for enkeltpersoner i at få en meget stærkt forøget udgift til transporten fra bolig til arbejde. Den virkning mener vi at

man kan modvirke ved, at man forbedrer den kollektive trafik i et omfang, så den bliver meget mere attraktiv og billig for de folk, som kan benytte den, selv om vi er klar over, at der ikke er direkte identitet mellem de folk, som i øjeblikket modtager transportfradraget, og de folk, som måske transporterer sig på en anden måde. Det er ikke de samme mennesker, der vil få gevinsten af en omlægning, men det vil være et samlet gode for den samlede befolkning og uden social slagside, hvis man sikrer sig, at den kollektive transport er billigere.

Det forekommer mig, at ministeren i sit svar lægger op til en meget entydig forståelse af, hvad kollektiv transport er, nemlig store busser, der kører med faste stoppesteder og faste tider. Det er slet ikke sikkert, at den kollektive trafik skal opfattes som en så entydig størrelse.

Vi kan se et langt mere differentieret kollektivt system med en hel anden fleksibilitet, som også vil være brugbar i landområderne.

Jeg vil henvise til, at Transportrådet i sin nylig fremlagte rapport om transportproblemer i landdistrikter netop lægger vægt på de trafikpolitiske tiltag, man kunne iværksætte for at opnå en anden transportbelastning, og der nævnes specielt jo også, at bortfald af transportfradraget ikke i væsentlig grad vil påvirke bosætningen i landdistrikterne. Og som ministeren også gør rede for, vil det jo uvægerligt føre til, hvis transportfradraget bortfalder, at man kan sige, at det kapitaliseres negativt i huspriserne de pågældende steder, så der vil være nogle samfundsmæssige mekanismer, der modvirker de problemer, der opstår.

Enhedslisten har ikke foreslået, at man bare satser på én enkelt faktor, nemlig transportfradraget, i forsøget på at opnå de trafikpolitiske målsætninger. Dette er netop et led i den store vifte af forslag, der ligger. Når vi satser på at få en diskussion af transportfradraget, er det, som der også blev gjort rede for fra ministerens side, fordi det er et meget stort beløb, der årligt afsættes til det. Og det vil sige, at det er meget vigtigt, at man altså hvert eneste år faktisk vurderer, om det nu også opfylder den hensigt, der kan ligge i det.

Enhedslisten har lagt meget vægt på netop at sige aftrapning og omlægninger. Det er, fordi vi også ser transportfradragets funktion meget forskelligt i forskellige områder i landet. Enhedslisten agter derfor at fremsætte et dagsordensforslag, som lægger vægt på en differentieret videre debat om det her. Vi lægger vægt på, at

man skal lave en meget gradvis og meget langsom aftrapning af befordringsfradraget frem til år 2005.

Vi vil også lægge vægt på, at man laver en handlingsplan for, hvordan provenuet kan anvendes til styrkelse og billiggørelse af den kollektive trafik. Og specielt vil vi lægge vægt på, at man igangsætter forsøg, sådan at man kan undersøge, hvordan det kunne fungere f.eks. i hovedstadsområdet og i Århus, hvis man foretog en omlægning, således at transportfradraget kun blev tilgodeset, hvis man benyttede den kollektive transport.

Årsagen til det er naturligvis, at det især er i de tætte byområder, problemerne ligger, og jeg synes, det er meget ønskeligt, at man kunne få en vurdering af de muligheder, der lå i en omlægning, hvor man altså særlig tog sigte på den kollektive trafik. Der er ikke nogen, der kan sige, det er hensigtsmæssigt, at man benytter sit transportfradrag til at køre en lang tur med bil præcis langs med den rute, hvor også den kollektive transport foregår.

Vi mener også, det er nødvendigt, at der drages omsorg for, at økonomisk svage grupper ikke stilles meget ringere, end de er; og den væsentlige faktor i det er at sikre, at den kollektive transport er så billig og så fleksibel, at den kan bruges til al bolig/arbejdsstedstransport.

Og når vi lægger vægt på det, er det selvfølgelig også, fordi vi er klar over, at det for de svageste økonomiske grupper er en faktor af stor betydning. Vi ønsker selvfølgelig ikke at fungere asocialt.

Men i samme åndedrag skal man jo også sige, at forbedringen af den kollektive trafik jo netop er af væsentlig betydning for de svageste grupper – altså det forholder sig stadig sådan, at 50 pct. af alle danske husstande ikke ejer en bil. Og derfor er alene styrkelsen af den kollektive trafik specielt væsentlig for de grupper, der ikke har bil.

Men vi agter at fremsætte et dagsordensforslag med de 3 elementer: En afvikling af befordringsfradraget frem til år 2005, en handlingsplan for provenuets anvendelse til styrkelse og billiggørelse af den kollektive trafik og en iværksættelse af forsøg, der giver mulighed for at undersøge muligheder for, at transportfradraget omlægges specielt i hovedstadsregionen og i Århusområdet til fordel for den kollektive trafik.

Jeg vil derfor på vegne af Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget tager til efterretning, at befordringsfradraget, som det fungerer i dag, ikke er foreneligt med Folketingets målsætning om, at CO₂-bidraget for transportsektoren i år 2005 skal være på niveau med bidraget i 1988, opfordrer Folketinget regeringen til senest 1. oktober 1997 at fremsætte lovforslag bestående af:

- en afvikling af befordringsfradraget frem til år 2005,
- en handlingsplan for provenuets anvendelse til styrkelse og billiggørelse af den kollektive trafik,
- iværksættelse fra 1998 af forsøg i hovedstadsregionen og i Århus med en hurtigere omlægning til fordel for den kollektive transport.

I forslaget drages omsorg for, at økonomisk svage grupper så vidt muligt stilles økonomisk neutrale i forbindelse med transport til arbejde.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 73).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Jeg var lidt overrasket over Enhedslistens reaktion på ministerens svar. Enhedslisten sagde, de var tilfredse med besvarelsen. Så kommer man alligevel med et dagsordensforslag, der river tæppet væk under den besvarelse, der er. Der må da være meget, man er utilfreds med i besvarelsen, for det lå milevidt fra det, Enhedslisten kom med.

Jeg vil godt supplere – efter at have bedt om en kommentar til det forhold, om jeg har misforstået noget, eller hvordan det kan forklares – spørge, om det ikke er væsentligt for Enhedslisten også at sørge for, at folk bevarer de netværker, de er en del af.

Altså det at få en familie til at flytte fra det ene til det andet eller det tredje sted – og nu blev der nævnt tømrere. Tømrere arbejder jo ofte ikke på samme arbejdsplads dag ud og dag ind; der kan være arbejde det ene sted, det andet sted, det tredje sted, og man kan have forskellige kvalifikationer som tømrer, og derfor er det ikke bare at tage den nærmeste tømrer altid.

Hvis man skal rive familien op med rode og rykke rundt, så er der altså en ny arbejdsplads for den ene ægtefælle i al fald; det giver mange problemer med skoleskift og det ene og det andet og det tredje. Vægtes det overhovedet ikke af Enhedslisten?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil sige, at når jeg er tilfreds med redegørelsen, er det jo ikke, fordi jeg er tilfreds med konklusionen. Jeg er tilfreds med redegørelsen, fordi den kommer godt rundt omkring de problemer, som også Enhedslisten ser i hele spørgsmålet om transportpolitik og transportfradrag.

Jo, selvfølgelig er Enhedslisten da bekymret for opbrud og skoleskift, og hvad ved jeg. Vi mener ikke, der er den meget entydige sammenhæng mellem bolig og arbejdssted, som der har været i tidligere tider, og vi kan udmærket se, at det er indlysende, man ikke kan lave en lokaliseringspolitik, der sikrer, at folk til hver en tid kan komme til at bo, hvor de arbejder.

Vi erkender, at der er noget, der hedder pendling, og det vil fortsat eksistere. Det, vi ønsker, er, at denne pendlingstrafik, som er meget belastende miljømæssigt og på anden måde, bliver udført på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde. Til den ende mener vi, at man skal være opmærksom på, at når man afsætter 2,7 mia. kr., som man altså gør til at lave det transportfradrag, bør man tilse, at den pendlingstrafik, som man dermed er med til at fremme, foregår på den mest hensigtsmæssige måde. Og her mener vi altså, at den kollektive trafik er den mest hensigtsmæssige både miljømæssigt og socialt.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Vil Enhedslistens ordfører ikke give mig ret i, at 2,7 mia. kr. målt i forhold til en lang række flytninger, til de ressourcer, der skal bruges til at flytte familier rundt, til at etablere nye skoler, til at ændre al mulig planlægning, hvis vi skal have ekspresflytninger i ét væk, er for småpenge at regne i forhold til de udgifter, vi ville belaste samfundet med i den retning.

Er Enhedslisten ikke mere interesseret i at gøre den trafik, vi har, mindre miljøbelastende, og så lade folk selv afgøre, hvor de vil køre hen? Her har Enhedslisten f.eks. været modstander af at bruge biobrændsler, der er CO₂-neutrale. Vi kan have et problem med, at Enhedslisten ikke vil gå aktivt med ad den vej.

Et af elementerne i skatteministerens tale, som jeg synes var interessant, var at gøre det billigere at flytte, for i øjeblikket er det meget kostbart at flytte. Jeg vil godt spørge Enhedslisten, om de er interesseret i at medvirke til en nedsættelse af de afgifter, der ligger på hushandler.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Vi er godt nok ude i de store, overordnede lokaliseringspolitiske tiltag, det er fuldstændig korrekt.

Jeg mener ikke, at sammenhængen er så entydig, at man kan stille de 2,7 mia. kr. direkte op mod flytteudgifter. Jeg mener heller ikke, det er det, der er valget. Det, der er mit største ærinde i denne sag, er at sikre, at denne pendling, hvad enten den er en forløber for en senere flytning eller ej, foregår på den mest miljørigtige måde. Her er det for mig at se vigtigt, at når man afsætter 2,7 mia. kr., skal man samtidig sikre, at de 2,7 mia. kr. bliver brugt til at fremme den kollektive trafik og hermed den mest sociale og den mest energirigtige transportmåde.

Erik Mortensen (S):

Som det tidligere er blevet nævnt, havde vi så sent som den 25. februar i år en debat om beslutningsforslag nr. B 94, hvor temaet var nøjagtig det samme som i dag. Også dengang stillede jeg som ordfører spørgsmålet om, hvorvidt de instrumenter, man her ønsker at anvende, også er de rigtige til at opnå det formål, som også er indeholdt i dagens forespørgselsdebat, nemlig at fremme de trafikpolitiske miljømålsætninger og målsætningen om en CO₂-reduktion.

Det er i hvert fald forkert at påstå, at regeringen – selvfølgelig med støtte fra Socialdemokratiet – ikke har begge disse mål klart for øje. I øjeblikket finder der milliardinvesteringer sted netop i den kollektive trafik.

Fru Jette Gottlieb nævnte, at vores investeringer ligger langt ude i fremtiden. Det er jo ikke rigtigt. Der finder rent faktisk investeringer sted i disse dage og disse måneder og disse år, og planlægningen med hensyn til brugen af de næste milliarder er også ret konkret.

Der er i høj grad en meget konkret planlægning og aktuel udførelse netop på området kollektiv trafik, ikke mindst på baneområdet. Det har vi synlige beviser for i Københavnsområdet, hvor metroarbejdet skrider frem. Senere på

dagen har vi et forslag om Frederikssundsbanen, og vi kender også projektet med eldrift på jernbanestrækninger i Jylland og selvfølgelig også tværs over Fyn til København. På den egn, jeg kommer fra, nemlig nord for Limfjorden, er spørgsmålet om nærbaneprojekter aktuelt.

Sideløbende er der kommet en lang række rapporter, der behandler spørgsmålet om, hvilke virkemidler man kan tage i anvendelse for at opnå disse transportpolitiske mål, som regeringen ganske rigtigt har sat op, og der peges på en lang række initiativer.

Som skatteministeren også nævnte, har regeringen på skatteområdet spillet ud med et spørgsmål om at omlægge vægtafgiften på biler til grønne ejerafgifter, og her er det jo ligesom i mange andre spørgsmål et spørgsmål om politisk vilje til at arbejde med det, uanset hvor stort et skridt denne ene handling måtte være i den rigtige retning.

Sideløbende med de mere målrettede diskussioner om strukturen i den offentlige trafik er der den måske mere fremtidsrettede road pricing-model. Uanset om man kan lide det eller ej, om det bliver betragtet som en straf, er det selvfølgelig ikke mindst i Københavnsområdet et spørgsmål om, hvor meget individuel biltrafik et område som København kan klare. Derfor kan road pricing-princippet, når det er teknisk udbygget, være et middel til at regulere adfærden, hvad angår den private biltrafik i byområderne.

I hvert tilfælde på alle disse praktiske områder må man sige, at der i øjeblikket er helt konkrete tiltag fra regeringens side, ikke bare planmæssigt, men også anlægsmæssigt.

Men forespørgslen rummer mere end de praktiske ting. Det er også et spørgsmål om holdninger til, hvad man gør for at få folk til at være mobile i en arbejdssituation, og her er der jo befordringsfradraget.

At reducere fradraget eller fjerne det helt, at bruge dette provenu på 2,7 mia. kr. eller noget i den retning lyder ret besnærende, men det er for mig at se en lidt for hurtig tanke bare at sige, at det at have et befordringsfradrag er en gave til en ganske stor del af befolkningen. Befordringsfradraget er helt klart et kontant bidrag til at afholde den udgift, en person måtte have i forbindelse med sit arbejde. Det er ikke anderledes end i det private erhvervsliv, hvor en driftsomkostning er fradragsberettiget.

Om systemet er retfærdigt eller ej, kan man altid diskutere. Rigtigt er det, at i forhold til tid-

ligere – for befordringsfradraget er ikke en ny foretelse, men vi har reguleret det undervejs – må man sige, at den nuværende model i hvert tilfælde er administrerbar, den er enkel, og, som ministeren også sagde, den er let forståelig for enhver.

Den nuværende model er også kontrollerbar, idet langt de fleste kommuner i dag har anskaffet et specielt edb-program, som i øvrigt ikke er vanvittig dyrt – det er faktisk meget billigt – hvor man lynhurtigt kan tjekke, hvorvidt den enkelte borger måtte have ret til det fradrag, som han påstår han skal have. Det er i særdeleshed en meget nem, administrerbar ordning, og i forhold til tidligere fradragsordninger tilskynder denne altså ikke, som fru Gottlieb nævnte, til, at man sidder én mand i én bil. Det sker selvfølgelig også, men denne ordning tilskynder i høj grad til, at flere transporterer sig i samme bil.

Samtidig mener jeg, at det er betimeligt her også at gøre op med den påstand, som vi har set bl.a. fra miljøgruppen NOAH, om, at der er en vis spekulation i at erhverve sig et billigt hus langt ude på landet og derefter benytte sig af en præmiering for at bruge egen bil.

Jeg synes, det er for letkøbt, for selv om Danmark er et lille land og rimelig tæt befolket, har vi stadig væk landdistrikter, og jeg mener helt klart, at vi alle bør have en interesse i, at disse landdistrikter også er beboede. I den forbindelse kommer så problemet med transporten, for uanset hvad man måtte tilføre af økonomiske midler til den kollektive transport vil man ikke kunne få en tilfredsstillende dækning af transportbehovet i alle områder, så tilbage bliver der helt klart et problem.

I forespørgernes dagsordensforslag er det et punkt, som er lidt svært at forholde sig til: man ønsker også at friholde det, man kalder økonomisk svage grupper. Hvis det skal være tilfældet, vender vi helt klart tilbage til en mammut-administration af kørselsfradraget. For hvem er disse mennesker? Hvem skal man være for at komme i denne kategori? Hvordan skal man dokumentere sine udgifter og i forhold til hvad?

Desuden er hele problematikken om kørselsfradraget rent faktisk et skattespørgsmål. I øjeblikket er vi i en periode, hvor vi indfører en revision af skattesystemet. Denne revision vil først være fuldt indfaset i løbet af 1998. Enhver ændring, også enkeltstående som befordringsfradraget her, vil være en ændring af de forhold, som man som borger kan forvente i forbindelse

med sin skat, og derfor er det ikke rimeligt med et indgreb her og nu at ændre skatteforholdene for så stor en gruppe mennesker, som der her er tale om. Så alene af den grund kan Socialdemokratiet ikke medvirke til den foreslåede øvelse.

Sammenfattende må jeg igen sige, at det, det for os at se drejer sig om, stadigvæk er mobiliteten på arbejdsmarkedet. Vi kan ikke komme uden om, at der skal finde en kompensation sted for de udgifter, man måtte have i forbindelse med transport til og fra arbejde.

Vi skal ikke se bort fra, at en fysisk planlægning kan være hensigtsmæssig med hensyn til placering af arbejdspladser og boliger, men det løser jo ikke alle problemer, og derfor kan vi ikke medvirke til en ændring, der fratager folk motiveringen til også at søge arbejde ud over, hvad skal man sige, en behagelig afstand.

Som vi ser det, peger forespørgerne altså ikke på brugbare løsninger på nogen af de helt grundlæggende områder, hvorfor jeg på Socialdemokratiets vegne må meddele, at vi ikke kan støtte dagsordensforslaget.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Skatteministeren var inde på en spændende betragtning om at gøre det billigere at flytte. Er Socialdemokratiet inde i sådanne overvejelser?

Jeg forstår, at Enhedslisten ikke kunne give et svar om deres holdning til spørgsmålet, men jeg kunne godt tænke mig at høre Socialdemokratiets holdning.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Hr. Erik Mortensen stiller spørgsmålet, om systemet med transportfradrag er retfærdigt, og svarer i virkeligheden selv, at det er det ikke, fordi det er dem med de højeste indtægter, der får den den største værdi af deres fradrag.

Hvis man indfører et nyt system, vil det altid gælde, at der vil være enkeltpersoner og grupper, som bliver ramt på en anden måde, end de før er blevet. Det er såmænd også en af grundene til, at vi lægger op til en meget gradvis, langsom aftrapning og i samme åndedrag siger, at man er nødt til at finde nogle løsninger for de grupper, som i givet fald vil blive ramt ekstra hårdt. En meget væsentlig del af den løsning er jo at gøre den kollektive transport så billig, at det dermed automatisk bliver så meget billigere at komme på arbejde, at det op hæver hinanden.

Et andet problem, som jeg ser, er, at man i Socialdemokratiet fremhæver road pricing som en af de største og bedste løsninger på de trafikpolitiske problemer. Jeg synes, der er så mange problemer forbundet med road pricing, at det er meget farligt at hænge sin hat på den knage alene. Derfor tror jeg, det er meget vigtigt at blive ved at fastholde, at det, det drejer sig om, er en bred vifte af trafikpolitiske initiativer. Det største problem med road pricing er, at det formentlig varer mange år, før det kan blive til noget, der ligner en realitet.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Til hr. Langkilde må jeg sige, at jeg desværre ikke kan give det eksakte tal på, hvad flyttegodtgørelsen er i dag, men det er jo en kendsgerning, at der netop er mulighed for ganske gunstige tilskud til at flytte efter arbejdet, selvfølgelig også med hensyn til boligproblematikken. De tal kan selvfølgelig skaffes. Spørgsmålet er så, om der er nogle, der har ønske om, at de skal være større. Sådan kan man altid forholde sig til bestemte tal.

Til fru Gottlieb må jeg sige, at det heller ikke er en enkeltstående løsning, når man fokuserer på road pricing-princippet. Det er under udvikling, ingen tvivl om det, men hvor lange udsigter det måtte have, er svært at sige. Det må i sig selv være et ganske udmærket instrument frem for større fysiske blokeringer af indfaldsveje, så jeg tror på, at det med tiden bliver et af de bærende elementer.

Så var der spørgsmålet om, hvorvidt de højeste indtægter har de højeste skattemæssige fradrag. Så længe vi har et skattesystem, der opererer med en topskat, er det klart, at det vil spille ind, men modellen i dag er jo netop fordelagtig for alle, i og med at det mest retfærdige, man umiddelbart kan pege på, er, at det alene er afstanden i kilometer, der giver fradraget og giver det samme fradrag til alle.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Det er ganske rigtigt, at der findes nogle regler i dag, men jeg forstod ikke på skatteministeren, at det var dem, han refererede til. Han refererede til, at man kunne gøre det billigere med hensyn til de afgifter, hvor staten tager sig godt betalt i forbindelse med handel med fast ejendom. Der er mange, der bor i parcelhus i dette land. Hvis de sælger deres parcelhus og skal finde et nyt, er

der meget store omkostninger ved det. Er Socialdemokratiet klar til at lade nogle af de ting, som jeg forstod på skatteministerens indlæg?

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Der er helt klart ikke nogle aktuelle overvejelser om bestemte satser og bestemte modeller. I dag har vi et beløb, som selvfølgelig kan indgå i at nedbringe de omkostninger, man har i forbindelse med f.eks. boligsalg og flytning i det hele taget. Det er et samlet beløb, man har til anvendelse, og der er mig bekendt ikke konkrete forslag om at ændre på sammensætningen af dette beløb. Det må være en rent teknisk betragtning, om det netop er den model, man skal bruge, eller om man har en samlet sum, som man kommer fra en lejebolig eller fra en ejerbolig, er det kun et spørgsmål om beløbets størrelse, og det kan man jo diskutere.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Venstre er varm tilhænger af befordringsfradraget. Vi ser det endda gerne forbedret specielt for dem, som rejser langt. Derfor kan jeg allerede fra starten sige, at Venstre ikke kan stemme for den af Enhedslisten foreslåede dagsorden.

Når Venstre er varm tilhænger af befordringsfradraget, er der en række helt principielle årsager til det. For det første har det noget at gøre med valgmuligheder på arbejdsmarkedet. For det andet har det noget at gøre med fleksibiliteten på arbejdsmarkedet. Og for det tredje har det noget at gøre med, at vi foretrækker fradrag frem for tilskud.

Vi kan starte med valgmulighederne. Hvis vi nedsætter befordringsfradraget, giver vi faktisk også den enkelte lidt dårligere muligheder for selv at vælge, hvilken arbejdsgiver man vil være ansat hos, og da vi går ind for at styrke den enkeltes valgmuligheder på arbejdsmarkedet, er det alene en grund til at være imod en ændring af befordringsfradraget.

Der er også spørgsmålet om fleksibilitet. Vi ved i dag, at der med de systemer, vi har med hensyn til indkomstoverførsler, hvad enten det er arbejdsløshedssystemet, eller det er bistandsystemet, kan opstå fattigdomsfælder. Der er faktisk mennesker, som taber penge ved at gå på arbejde, og vi kan se, at hvis vi fjerner eller nedsætter befordringsfradraget, vil der være flere mennesker, som vil komme i en sådan fattigdomsfælde. De tendenser ønsker vi fra Venstres side ikke at styrke, tværtimod.

Det skal kunne betale sig at arbejde. Derfor er det også for Venstre en grund til at støtte befordringsfradraget. I det hele taget har vi en interesse i, at det skal være nemt for folk at skifte fra én arbejdsplads til en anden.

I Venstre foretrækker vi også fradrag frem for tilskud. Tilskud er noget, der gør borgerne afhængige af statsmagten. Fradrag styrker faktisk deres uafhængighed af statsmagten.

Når vi så ser på det trafikpolitiske og på, hvordan og hvorledes vi kan øge effektiviteten i den måde, vi afvikler den kollektive trafik på bl.a. også for at leve op til de helt naturlige miljømålsætninger, der må være, er der faktisk nogle muligheder, som vi kan gøre brug af, og nogle af dem har vi endda allerede gjort brug af i Danmark.

For det første er der nogle muligheder for at øge konkurrencen. Det kan gøres på to måder. Den ene er, at vi på mange flere punkter, end vi har gjort det i dag, kan give fri etableringsmulighed. Der er faktisk utrolig mange restriktioner i dag, hvis man vil nedsætte sig som vognmand og drive busvirksomhed. Der er også andre sektorer, hvor der er store problemer med frit at kunne drive kollektiv transportvirksomhed.

Vi ved fra lande som f.eks. New Zealand og Storbritannien, hvor man har liberaliseret hele markedet for kollektiv trafik, at det medfører ganske store effektivitetsstigninger for samfundet. Dermed har det også gjort, at der bliver brugt langt færre ressourcer på at løse det transportarbejde, der skal gøres.

Den anden mulighed, som også kan bruges i større udstrækning end i dag, er udliciteringer. Vi ved, at når det gælder den kollektive bustransport, er det ganske store besparelser, der har fundet sted gennem udliciteringer i form af øget effektivitet med hensyn til dem, der løser arbejdet.

For det andet er der også muligheden for at styrke den kollektive trafik ved omfattende investeringer i infrastrukturen. Senere i dag er der netop en række af disse investeringer til behandling på Folketingets dagsorden.

Fra Venstres side finder vi alt i alt ikke, at der er nogen rimelig grund til at indskrænke befordringsfradraget. Tværtimod, vi ser gerne befordringsfradraget forbedret.

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Da Det Konservative Folkepartis ordfører, hr. Brian Mikkelsen, ikke kan være til stede, skal jeg

på hans vegne meddele Det Konservative Folkepartis synspunkter til denne forespørgsel.

Vi har for ikke så længe siden drøftet denne problemstilling i forbindelse med SF's beslutningsforslag nr. B 94, og det kan vel ikke komme som nogen overraskelse, at vi stadig har den samme grundholdning, nemlig at vi ikke har noget imod at se på ændringer af befordringsfradraget, men det gælder kun, hvis vi får gennemført et klokkeklart konservativt krav, nemlig lavere skatter.

Jeg tror bare ikke – og det kan skatteministeren sikkert bekræfte – at det er det, der står øverst på ønskesedlen hos de socialistiske partier, som har støttet tanken om en omlægning af befordringsfradraget. De ønsker jo ikke at sænke skatten, men at straffe de bilister, der gerne vil beholde deres arbejde og samtidig leve sammen med deres familie et andet sted.

Så længe skattetrykket er i den røde zone, som det desværre har været alt for længe, må vi simpelt hen yde folk, der har langt til arbejde, det ekstra incitament til at tage på arbejde, at det også kan betale sig. Det er god, traditionel konservativ politik, at det skal kunne betale sig at arbejde, og hvis vi i forvejen har et skattetryk på over 50 pct., skal der ikke så forfærdelig mange transportudgifter til, før vi står i en situation, hvor timelønnen ved at arbejde er på linje med eller i mange tilfælde endda lavere end det, man kan få på overførselsindkomst, og det er da bekymrende. Ministeren var i øvrigt inde på noget af det samme i sin tale.

Der er derimod ingen herinde, der for alvor sætter spørgsmålstegn ved rationale bag befordringsfradraget, selv om Enhedslisten og SF ønsker en anden struktur. Det Radikale Venstre har i øvrigt også været ude med nogle tanker. Jeg ved ikke, hvor vidt de er kommet, men det hører vi måske senere i debatten.

Vi skal selvfølgelig stadig passe på at se til, at vi får forbedret mobiliteten på det danske arbejdsmarked. For at være åben vil jeg gerne på vegne af Det Konservative Folkeparti sige, at vi vil se på en større ændring af hele strukturen på arbejdsmarkedet, som ikke altid er fremmende for mobiliteten.

Vi foreslår i den forbindelse fra konservativ side at se på hele dagpengestrukturen for også at give en god grund til at søge arbejde, selv om det ligger lidt langt væk. Det er det perspektiv, man burde have på debatten om befordringsfradraget, og så løse CO₂-problemerne på den

mere langsigtede måde, som jeg skal vende tilbage til.

Vi ved fra SF's forslag, hvad det er, man tænker sig skal ske. Det drejer sig jo i sidste ende om SF's og Enhedslistens iver efter at styre folk over i kollektiv transport, selv om de måske føler sig bedre tilpas med individuel transport.

Vi vil fra konservativ side ikke være med til at svække den private bilisme, og det ved skatteministeren også godt fra vore forhandlinger, men vi vil gerne se på, hvordan man kan gøre den kollektive transport mere tiltrækkende. Det ved trafikministeren fra vore forhandlinger om DSB-forliget, og det synes jeg også man skal huske. Det Konservative Folkeparti har ikke en enøjet trafikpolitik, men satser både på den kollektive og på den private trafik gennem seriøse forbedringer af togdriften, vejstrukturen osv. Landdistrikterne ville risikere at blive affolket, hvis forslaget fra SF og fra Enhedslisten blev gennemført.

Vi må også huske, at brugen af befordringsfradraget er en relativ nem måde at administrere befordringsgodtgørelsen på. Vi må ikke være blinde for, at vi sagtens kan lave ændringer i befordringsfradraget, men det ville vel at mærke være ændringer, som ville være utrolig dyre at administrere, og som blot ville lede til ekstra bureaukrati og ekstra besvær. Vi kan bare tænke på de tider, da skatteforvaltningerne brugte hovedparten af deres tid på at behandle kørselsfradrag. De tider er heldigvis ovre.

Jeg glemmer ikke, hvordan SF havde forestillet sig, at amterne skulle administrere og forvalte disse penge fra opkrævelsen af befordringsfradraget. Der er vist ingen vej uden om, at det komplicerede tilskudssystem, som man foreslog, kun ville ende i ekstra administrationsomkostninger, og det har vi altså ikke noget ønske om fra Det Konservative Folkepartis side.

Som sagt er vi skeptiske, men vi vil også gerne bidrage konstruktivt til debatten om en CO₂-reduktion. Det har vi ikke glemt. Enhver vil jo vide, at De Konservative har været forkæmpere på miljøområdet, men vel at mærke på en måde, som er mere konstruktiv end venstrefløjens bombastiske udmeldinger med stop for det ene og stop for det andet. Vi skal selvfølgelig passe på, at vi ikke stopper trafikken her i lille Danmark, medens der samtidig sidder en milliard kinesere og venter på at få en bil, som også vil forurene betydeligt mere, fordi deres biler, når de kommer, ikke vil være så miljøvenlige som vores.

Med andre ord vil jeg naturligvis gerne hende opmærksomheden på det internationale aspekt i denne sag, fordi det ville være grotesk ikke at gøre det. Vi har en national plan for en CO₂-reduktion, men vi må også have et meget tættere og meget mere forpligtende samarbejde om en reduktion på internationalt plan. Hvis vi ikke får det, kan det være lige meget, hvad vi gør her i Danmark. Det er kun endnu en grund til ikke at vende op og ned på vores befodringsfradrag.

Så kan man spørge, hvordan vi vil opnå den planlagte CO₂-reduktion. Mon ikke det skal lykkes, når bilerne bliver mere og mere miljøvenlige og vores afgifter får en virkning?

Hermed er jeg faktisk tilbage ved mit udgangspunkt, nemlig at hvis vi vælger afgifts-løsningen, skal der samtidig ske skattekompen-sation. Det vil jeg gerne gentage nu, hvor skatteministeren har en chance for at høre det, for det er det samme krav, vi stillede, da vi snakkede grønne afgifter for erhvervslivet.

Jeg vil til enhver tid se på helheden, og det er både den miljømæssige og den økonomiske hel-hed, jeg tænker på. Derfor nytter det ikke noget, at man enten gennem afgifter eller ved omlæg-ning af fradrag i væsentlig grad forringer dan-skernes evne til at konkurrere og producere og leve i det hele taget. Vi må derfor have en skat-tekompensation, hvis et flertal uden om de bor-gerlige partier vælger at gå tvangens vej.

Vi mener fra konservativ side, at vi ikke skal gå tvangens vej, men fortsætte med befodringsfradrag, som støtter dem, der har langt til arbejde, og vi håber naturligvis på, at de andre borgerlige partier, herunder også CD, vil være med til at støtte det frie valg af transportmulig-heder.

(Kort bemærkning):

Erik Mortensen (S):

Jeg kunne ikke undgå at bemærke, at der i ord-førerens tale indgik en anden model end befodringsfradraget, nemlig en regulering af dag-pengesystemet, og det lyder jo spændende. Umiddelbart vil jeg nok tro, at det for mig lyder mere usympatisk, hvis det er den model, som vi tidligere har hørt om fra højre side i salen.

Tidligere i debatten blev New Zealand nævnt. Der har jeg også selv erfaringer fra, og jeg kan sige, at man godt nok har praktiseret noget i den stil. Det har også betydet, at rigtig mange men-nesker må have to job for at klare dagen og vejen. Men det kunne da være spændende lige

at få en antydning af, i hvilken retning man havde tænkt sig at kompensere befodringsfradraget med dagpengesystemet.

Tommy Dinesen (SF):

Som det allerede har været nævnt nogle gange, har SF fremsat beslutningsforslag nr. B 94, som omhandlede, hvorledes vi ser på den problema-tik, som vi her diskuterer.

Det nuværende befodringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale tra-fikmæssige forhold. I nogle områder er det oplagt, at hovedparten af arbejdsstyrkens trans-port til arbejdspladsen må foregå i egen bil, medens det i andre områder er et meningsløst ressourcespild at give øget støtte til privat bil-kørsel, når der er et velfungerende, finmasket kollektivt trafiksystem.

Sammenholdt med de store miljøproblemer i transportsektoren er der et markant behov for ændringer i landets transportpolitik. Miljømini-ster Svend Auken sammenfattede situationen således i Det Fri Aktuelt den 29. januar 1997: Det går den gale vej. Det bedste, man kan sige, er, at det er bedre i dag end i morgen. Miljøministeren peger på behovet for højere benzinpriser, men giver samtidig denne løsning lange udsigter, fordi det skal ske gradvis og i samarbejde med vore nabolande.

SF er helt enig med miljøministeren i, at der er et alarmerende behov for politisk handling, men netop den store træghed på benzinområdet gør, at vi ud over at lægge pres for ændringer på dette felt også må afsøge alle andre muligheder for at påvirke den vildtvoksende trafikmængde.

Det er i den forbindelse nærliggende at se på mulighederne for at holde op med ligefrem at give støtte til øget biltrafik via befodringsfra-draget. SF foreslår, at Folketinget tager hul på den diskussion ved at fjerne det generelle fra-drag og i stedet give amterne henholdsvis Hovedstadens Trafikselskab muligheder for lokalt at finde den mest hensigtsmæssige kom-bination af kollektiv trafik og tilskud til indivi-duel transport inden for en uændret prove-nuramme.

Siden 1988 er personbiltrafikken steget med ca. 60 pct., og denne udvikling må ikke fortsæt-te. Den vil gøre det umuligt at leve op til mål-sætningerne for reduktion af CO₂-udslippet, den vil belaste lolakområderne med NO_x-par-tikler og støjforurening, den vil skabe trafik-propper i og omkring flere byer, og den vil betyde flere trafikulykker end i dag.

En af grundene til den stigende biltrafik er, at siden 1980 er prisen på kollektiv trafik steget med 60 pct. mere end den almindelige inflation, og samtidig er benzinprisen faldet med omkring en tredjedel. Udviklingen skal vendes, biltrafikken skal ned, og det kræver et bedre og billigere udbud af kollektiv trafik.

Det er vigtigt, at folk kan komme let og rimeligt billigt på arbejde. Hvis man afskaffer befordringsfradraget uden at foretage sig andet, vil folk være mindre tilbøjelige til at tage arbejde langt fra hjemmet. SF foreslår imidlertid, at man foretager sig noget andet, nemlig forbedrer den kollektive trafikbetjening. Det vil forøge arbejdskraftens geografiske mobilitet, fordi mange skal bruge bus og tog for at komme på arbejde, simpelt hen fordi de ikke har adgang til bil.

Næsten 30 pct. af de selvstændige har ingen bil i husstanden. 40 pct. af funktionærerne har ingen bil i husstanden, og næsten 50 pct. af arbejderne har ingen bil i husstanden. Der er fortsat kun en mindre del af parfamilierne, der har mere end én bil i husstanden, og enlige har som hovedregel ikke bil. Disse oplysninger fra 1995 stammer fra Danmarks Statistik, og de gælder for hele landet.

Af dem, der har adgang til bil, er der mange, der enten ikke kan eller vil benytte den til arbejdsstedstransport; men der er områder i landet, hvor forholdsvis mange fortsat vil være mere eller mindre nødt til at bruge bil for at komme på arbejde. Derfor åbner SF's forslag mulighed for at yde et transporttilskud til de berørte, så deres mobilitet bevares.

Samlet vil SF's forslag betyde, at den geografiske mobilitet øges for en betydelig del af arbejdsstyrken og forbliver uændret for langt størstedelen af resten af arbejdsstyrken. Kun for få personer vil mobiliteten blive mindsket. Det er unuanceret og forkert at påstå, at kun befordringsfradraget kan sikre den fornødne mobilitet.

Et yderligere problem ved befordringsfradraget er, at det i høj grad fungerer som et tilskud til de velbærgede. 20 pct. af fradraget går til de relativt få personer med en personlig indkomst på over 300.000 kr., jf. Transportrådets tal fra 1992. 33 pct. af fradraget tilfalder ledende funktionærer og direktører, mens den betydelig større gruppe af ufaglærte kun får 16 pct.

Ved en omlægning til amtskommunale trafiktilskud undgås administration i amterne i det omfang, pengene bruges til kollektiv trafik. Det

må antages at reducere administrationsomkostningerne med 50 pct. eller mere. Amter, der anvender pengene til individuelle transporttilskud, skal selvfølgelig bruge ressourcer på at administrere ordningen, men med en modsvarende besparelse i de kommunale skatteforvaltninger som en ekstragevinst vil disse amter være motiverede til at fastsætte regler, der er letforståelige og simple at administrere, fordi de selv skal afholde omkostningerne, hvis de gør det modsatte. Selve udbetalingen af transporttilskuddet kan koordineres med skattebetalingen, så et særskilt system undgås, og samlet set vil administrationsomkostningerne blive væsentligt mindre end i dag.

Jeg vil derfor henvise til SF's forslag til folketingsbeslutning om omlægning af befordringsfradraget, som har været til første behandling for godt en måned siden, for det står vi naturligvis stadig ved.

Elisabeth Arnold (RV):

Forespørgerne spørger, om det er muligt at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget, så de trafikpolitiske mål, herunder CO₂-målene, kan nås.

Man fristes til at sige: Nu igen! Det er jo ikke så længe siden, vi har diskuteret befordringsfradraget. Vi diskuterede et beslutningsforslag fra SF for ikke så længe siden, og ved den lejlighed gennemgik vi meget i detaljer, hvordan det nuværende befordringsfradrag virker.

Men jeg vil gerne gentage, at Det Radikale Venstre absolut ikke er jublende glade for det nuværende befordringsfradrag. Vi deler ikke den store begejstring, som Venstre og tilsyneladende også skatteministeren har for befordringsfradraget. Vi synes, det er et meget generøst milliardbeløb, som på denne måde gives i skatterabat til store dele af den arbejdsaktive del af befolkningen.

Vi synes også, det er bemærkelsesværdigt, at CO₂-udslippet ikke er faldende. Trafikken er stigende, fordelingen af trafikformerne er i høj grad diskutabel, og det vil man kunne få tydeliggjort, hvis man tænker sig befordringsfradraget omlagt til et tilskud.

I Det Radikale Venstre foretrækker vi faktisk tilskud frem for fradrag, fordi det i meget høj grad tydeliggør mekanismerne i skattesystemet. Hvis man omlægger befordringsfradraget til et tilskud, vil man konstatere, at i alt 700.000 personer modtager kompensation for transport. Halvdelen af disse personer har mindre end 50

km daglig transport til og fra arbejde, halvdelen har mere end 200.000 kr. i personlig indkomst, og en tredjedel sidder i det, man kunne kalde ledende stillinger. Spørgsmålet er selvfølgelig: Ville en meget stor del af disse personer ikke under alle omstændigheder passe deres arbejde, få og søge nyt arbejde, bo, hvor det passer dem, osv. osv. inden for en ret stor radius?

Det, vi i det hele taget vil med vores transportpolitik, er jo, at vi gerne vil have tre mål tilgodeset: Vi vil gerne have mobilitet på arbejdsmarkedet; vi vil gerne have en fortsat bosættelse i landdistrikterne, og vi vil gerne have reduceret CO₂-udslippet. Men alle disse tre krav kan ikke opfyldes på én gang og slet ikke, hvis det kun er befodringsfradraget, der diskuteres. Der skal også diskuteres andre ting. Benzinspriserne skal diskuteres, den kollektive trafiks struktur skal diskuteres, der skal diskuteres bompenge ved indkørsel til de større byer, der skal diskuteres restriktioner for biltrafikken i byerne, osv. Alt dette skal diskuteres i sammenhæng, for afskaffelse af befodringsfradraget alene kan ikke opfylde alle de mål, vi så gerne vil nå.

Det bedste, der kan siges om befodringsfradraget, er, at det er let forståeligt og enkelt, og mobiliteten hæmmes i hvert fald ikke. Der skal kun opfyldes to krav for at få befodringsfradraget: at man har arbejde, og at man har mere end 12 km mellem sit hjem og sin arbejdsplads. Det er to ganske banale krav, som nemt kan opfyldes, og derfor er det et let administrerbart fradrag. Det giver ikke store problemer for skatteforvaltningerne, og det giver ikke store problemer for skatteyderne at forstå princippet.

Fordelen ved befodringsfradraget er, at det er let at forstå og let at administrere; men det virker altså som at skyde med spredehagl. Der er mange, der får det, og der er mange, der måske slet ikke har brug for det. Derfor vil vi gerne diskutere det i Det Radikale Venstre, men ikke før vi kommer til afslutningen af den skattereform, vi er ved at indføre. Vi vil ikke pille ved de fradrag, som nu har fået plads i vores skattesystem, og som folk har vænnet sig til. Vi skal vente, til vi når frem til en ændring af skattereformen, men så vil vi til gengæld gerne diskutere både satser, kilometerafstande, osv. osv.

Som vi ser det, er der fire vigtige spørgsmål, vi skal tage stilling til den tid: Vil vi have et enkelt administrerbart skattesystem, eller vil vi have en millimeterretfærdighed, som måske bliver meget uigennemskuelig for den enkelte skatteyder? Vil vi have mobilitet på arbejdsmar-

kedet, eller vil vi have CO₂-besparelser? De to ting er vanskeligt forenelige. Vil vi favorisere landdistrikterne, eller vil vi favorisere byerne? Som det er nu, er der ingen tvivl om, at den største del af fradragene bliver uddelt i byområderne; landdistrikterne bliver selvfølgelig tilgodeset, men det gør byområderne også. Og endelig: Vil vi så have kollektiv transport frem for biler?

Vi må sige, at der står meget romantik omkring den kollektive transport, som ikke holder, når vi kommer ud i landdistrikterne. Det kan ikke lade sig gøre at udbygge den kollektive trafik så tæt i landdistrikterne, at bilen bliver overflødig, det må vi se i øjnene. I Det Radikale Venstre hader vi ikke bilen, for den er nødvendig. Vi vil gerne have, at den kollektive trafik bliver gjort attraktiv i langt større grad end nu; men vi må se i øjnene, at ude i de tyndt befolkede landdistrikter kan det simpelt hen ikke lade sig gøre at få den kollektive trafik til at fungere så godt, at den bliver attraktiv.

Disse fire spørgsmål: enkelhed kontra millimeterretfærdighed, mobilitet kontra CO₂-besparelser, landdistrikter kontra byer og kollektiv trafik frem for biler, skal vi gøre os helt klart, når vi efter udløbet af skattereformen skal diskutere, hvordan transportkompensationen skal udformes i et fremtidigt skattesystem. Det vil vi meget gerne diskutere både nu og i masser af tilfælde fremover, men vi kan ikke stemme for den dagsorden, der nu er foreslået af Enhedslisten, fordi den vil foregribe begivenhedernes gang. Derfor kan det ikke blive til andet end god vilje fra vores side, men vi kan ikke stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Man fyldes med en dyb, dyb forundring, når man lytter til fru Elisabeth Arnolds indlæg i denne debat.

Jeg tillader mig at blande mig i denne debat uden at skulle gøre mig til ekspert på skatteområdet; men jeg må sige, at med den opfattelse, jeg har haft af Det Radikale Venstre og af Det Radikale Venstres interesse for landdistrikterne, er det uforståeligt for mig, at Det Radikale Venstre nu siger: Der skal ikke ske noget nu, de næste 2 år skal vi bare køre videre. Det, vi eventuelt kan diskutere, er en forhøjelse af benzinspriserne, men ikke nogen ændring i skattereformen i de næste 2 år.

Jamen hvad med hensyn til arbejdspladserne i landdistrikterne? Hvad med hensyn til befolkningsudviklingen i landdistrikterne? Har Det Radikale Venstre totalt glemt sin varme interesse for udviklingen i landdistrikterne? Jeg synes, den ekstra beskatning af folk, der bor på landet, som der jo i virkeligheden er tale om, er i direkte modstrid med radikal politik igennem generationer, og derfor vil jeg godt spørge Det Radikale Venstre: Er det Det Radikale Venstres politik, at vi skal forhøje benzinpriserne, men ikke samtidig lette mulighederne for folk, der bor i landdistrikterne? Vil man ændre fradragsmulighederne for kørsel, så det bliver endnu sværere at fremme mobiliteten for folk i landdistrikterne?

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Man får sådan fornemmelsen af, at hr. Svend Erik Hovmand lige pludselig kom forbi og kom ind til en debat i Folketingssalen, som han så følte trang til at blande sig i.

Hvis hr. Svend Erik Hovmand havde fulgt med i den debat, vi har haft gennem det sidste halve år om både skattesystemet i almindelighed og miljø- og transportpolitik, ville han være klar over, at der er fuldstændig overensstemmelse. Det, jeg har sagt i dag, er også sagt tidligere. Vi vil meget gerne tilgodese landdistrikterne, også i forbindelse med befordringsfradrag. Det kunne man f.eks. gøre ved at sige, at man skulle have mere end 50 km til sin arbejdsplads for at få befordringsfradraget, for så ville man ikke tilgodese dem, der bor i storbyområderne, men dem, der bor i landdistrikterne, og man kunne gøre mange andre ting.

Men det er helt på linje med, hvad vi har sagt tidligere: så længe vi har den nuværende skattereform under indfasning, piller vi ikke ved strukturerne i den. Det, der skete ved den sidste skattereform, var jo, at et meget kompliceret befordringsfradrag, som skulle dokumenteres over for hver eneste skatteforvaltning i landet, blev gjort meget enkelt og meget letforståeligt, og det står vi ved, det vil vi ikke ændre. Men vi vil gerne diskutere, hvordan man kan tilgodese de mål, herunder bosætning i landdistrikterne, som hele tiden har været Det Radikale Venstres. Det kan gøres på mange måder.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Det Radikale Venstre taler meget om landdistrikterne og gør også nogle gange noget for dem, men her synes jeg, det er problematisk. Man foreslår en 50-, måske 60-, eller det kan være en 40-km-grænse, men det er sådan set mindre væsentligt.

Jeg behøver bare at se på den by, jeg kommer fra. Jeg kommer fra Odense, som er en af landets største byer; men det er også den kommune på Fyn, hvor der er flest landsbyer, og der er altså ikke på nogen måde tilfredsstillende kollektiv transport ud til hver eneste lille landsby. Hvis man gennemførte det radikale forslag, ville man udtynde hele området omkring Odense og tvinge beboerne til at flytte til enten selve Odense eller til de landsbyer, der enten har gode kollektive trafikforbindelser eller ligger langs de store transportkorridorer.

Men det synes jeg ville være en forarmelse af det kulturlandskab, vi har. Vi ville se en situation, hvor der ikke var nogen, der ville bo i en række bygninger, som har været i god funktion til mange gode formål længe, så det blev nødvendigt at nedrive dem og på den måde spilde en masse energi. Så jeg synes ikke rigtig, forslaget hænger sammen, det må jeg sige.

Svend Erik Hovmand (V):

Fru Elisabeth Arnold forsøgte ligesom at få det til at se ud, som om min interesse for denne sag skulle være lidt perifer, men det er absolut ikke tilfældet.

Jeg vil gerne gøre fru Elisabeth Arnold opmærksom på, at da man gennemførte skattereformen, fik den nogle utrolig barske konsekvenser for folk, der havde langt til arbejde.

Skatteministeren nævnte ved indledningen af denne debat, som vi alle sammen har fulgt med stor interesse, hvilke konsekvenser reformen havde for en arbejder i Nakskov, som ville miste sit befordringsfradrag. Det er tusindvis af kroner, vi taler om, jeg tror, det var 35.000 kr. om året, der blev nævnt. Derfor er det en vigtig sag, og derfor har jeg personlig forfulgt denne sag gennem flere år, fordi jeg synes, at hvis vi ønsker at fremme landdistrikternes udvikling og mobiliteten på arbejdsmarkedet, er det utrolig vigtigt. Og jeg synes, Det Radikale Venstre totalt svigter sine idealer på dette område.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Det er altså meget pudsigt at høre ordførerne fra Venstre og De Konservative, som med arme og ben har stemt imod den nuværende skatte-reform, men nu pludselig tilbyder og værner om dette befodringsfradrag, som om det var hugget i marmor, og intet nogen sinde kunne ændres.

Der er bl.a. en kilometergrænse i det nuværende befodringsfradrag på 12 km. Er der virkelig nogle af de herrer ordførere, som tror, at denne 12-km-grænse er et eller andet, der er dumpet ned til os fra himlen? Kan den aldrig nogen sinde diskuteres? Er den pludselig blevet så hellig, at hvis den bliver overskredet, bliver det danske kulturlandskab ødelagt? Nej, den må hr. Langkilde længere ud på landet med.

(Kort bemærkning).

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Hvis fru Elisabeth Arnold havde hørt den tale, jeg holdt på Det Konservative Folkepartis vegne, er den grænse netop ikke noget, der er hugget i marmor. Den kan vi godt snakke om.

Fru Elisabeth Arnold sagde i sin tale, at man kunne forestille sig grænsen sat op til 40-50 km, og jeg prøvede bare at anskueliggøre, hvilke konsekvenser det ville have. Det kan godt være, den skal være 10 km, og det kan også godt være, den skal være 8 km. Men når den i sin tid blev sat til 12 km, hænger det sammen med, at man ville prøve at gøre administrationen rimelig enkel. Man har fjernet en masse småfradrag på den måde, og det har været rimeligt, men derfor kan der da selvfølgelig pilles lidt ved den. Men der skal være en idé i det, og at sætte den så højt som 40-50 km ville få meget dramatiske konsekvenser.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Debatten har kørt på, at Det Radikale Venstre svigter deres idealer osv. Men det bliver jo Det Radikale Venstres problem, og derfor skal jeg i hvert fald ikke gå ind i den debat.

Den forespørgselsdebat, vi har i dag, ligner til forveksling debatten om et beslutningsforslag fra SF, må vi erkende. Den 25. februar 1997 var forslaget fra SF som bekendt til forhandling, og jeg skal i den anledning henvise til vor ordfører, hr. Kim Behnke, der havde mange bemærkninger om den sag.

Befodringsfradraget er ikke med i den rapport, et udvalg har afgivet om skatteudgifter i

Danmark, hvor man bl.a. skriver, at der kan argumenteres for, at befodringsfradraget gives til dækning af den udgift, der medgår til transporten mellem hjem og arbejde. Modsat kan der argumenteres for, at lønmodtageren selv har valgt sin bopæl og derfor også afstanden til arbejdet, hvorfor udgiften til transport kan betragtes som et privat anliggende. Udvalget har ikke regnet befodringsfradraget som en skatteudgift.

Skatteværdien af fradraget udgør ca. 2,5 mia. kr. i 1996. Imidlertid er dette beløb ikke alene udnyttet af privatbilismen, da fradraget ikke tager hensyn til transportformen. SF vil differentiere fradraget, så der ikke skal gives fradrag, såfremt bilen benyttes i et område, hvor der er kollektive trafikforbindelser.

Når vi ser på antallet af personbiler i Danmark i almindelighed, er det 319 pr. 1.000 personer, og det er faktisk noget af det laveste i Europa. Kun Polen, Rumænien, Ungarn og Litauen har færre, og det aspekt er absolut ikke uinteressant. Det lave tal skyldes naturligvis brandbeskatningen af privatbilismen i Danmark, og den er Fremskridtspartiet naturligvis noget afstandtagende fra. Vi mener, at ligesom vi på andre områder er førende med hensyn til skatetryk osv., er det nu også konstateret helt klart, at vi er en flot nr. 1 med hensyn til beskatningen af privatbilismen.

Jeg vil godt i den anledning sige, at er der nogen, det virkelig vil gå ud over, hvis SF og Enhedslisten fik magt, som de har agt, er det klart og tydeligt befolkningen i landdistrikterne, som også andre har været inde på i dag.

Vi er i Fremskridtspartiet naturligvis tilhængere af befodringsfradraget. Vi ønsker sågar fradraget sat op, netop for at hjælpe de tyndt befolkede områder, og derfor må vi naturligvis sige nej til den dagsorden, der er foreslået af Enhedslisten. Vi ønsker ikke, som jeg tror en anden ordfører kom ind på, at gøre befolkningen i landdistrikterne fattigere ved denne brandbeskatning af privatbilismen.

Jeg vil godt bede Enhedslisten om at tænke på f.eks. børnefamilierne. Børnefamilierne har ikke en ærlig chance, hvis man vil gøre alt, hvad man kan, for at ødelægge privatbilismen. Jeg tænker her på dem, der har børn i daginstitutionerne, ja, måske et barn i hver sin daginstitution. Forældre skal hu hej vilde dyr fra deres arbejde og hente børnene efter fyraften, og de kan ikke engang ringe på mobiltelefonen for at sige, hvis de kommer senere, for det ønsker man også at få stoppet fra SF's side.

Det er frustrerende for sådanne familier. De skal måske hen og købe ind osv. og er helt oppe at køre, og i den situation kommer de måske til at give et barn et klaps i numsen. Men det må man heller ikke for SF. Det er noget med revsel-sesretten, som man også vil afskaffe. Man kriminaliserer alle forældre – ja, nu kom jeg meget bredt omkring, men det skyldes faktisk, at det får nogle kæmpestore følger, hvis SF og Enhedslisten virkelig får gennemført den politik, de ønsker på dette område, nemlig at privatbilismen bare skal køres ned og atter ned i det sorteste mørke.

Der skal ingen tvivl være om, at Fremskridtspartiet absolut kæmper for, at fradraget ikke bare skal blive, som det er, men at det skal være større for disse mennesker. Bilerne andel af den samlede mekaniske persontransport er 80,2 pct., og her ligger kun Japan og Spanien lavere end Danmark som de eneste ilande. Den største del af persontransporten foregår helt eller delvis i landområderne, som jeg var inde på før. Kun ca. 18 pct. af biltransporten foregår overvejende i byområder, og for den kollektive persontransport vedkommende er byandelen ca. 30 pct. Sammenlagt foregår lidt over 20 pct. af al transport i byområderne, resten i landområderne, og her er bilen den foretrukne transportform med ca. 60 pct. mod den kollektive trafiks ca. 45 pct.

Det betyder, at der køres mere på landet end i byerne. Det har ikke nødvendigvis noget med befordringsfradraget at gøre, men alt andet lige vil en ændring af dette fradrag i mange tilfælde hindre befolkningen på landet i at beholde deres bil. Dette skal sammenholdes med de to ovennævnte statistikker, som rent faktisk viser, at det ikke burde være et overvældende problem med bilerne i Danmark sammenholdt med resten af verden, tværtimod kunne man sige. Men man kan efterhånden få den opfattelse, at et par partier vil fjerne bilerne totalt fra de danske veje.

I forbindelse med den kollektive trafik kan det allerede nu konstateres, at der ydes store offentlige tilskud hertil, ikke mindst til HT og DSB med tilsammen omkring 1,5 mia. kr. Den kollektive trafik skal klare sig på sin evne til at tilfredsstille brugerne og på den måde konkurrere med biltransporten. Der skal ikke overføres flere midler til den kollektive trafik efter Fremskridtspartiets opfattelse.

Vi har også på det sidste set, at Enhedslisten og SF sågar – og desværre – sammen med regeringen nu planlægger det, jeg vil kalde bompenge, for det ved befolkningen hvad er. Det bliver

en ekstra beskatning af befolkningen. Den grundlæggende ideologiske tankegang i de socialistiske partier er simpelt hen, at der endnu en gang skal flere kroner i statskassen. Man kan simpelt hen ikke suge nok ud af den arbejdende befolkning, og det er endnu en gang den, der bliver sorteper i det spil. Jeg vil godt endnu en gang kraftigt opfordre regeringen til – også på længere sigt – at afvise den tankegang, som særlig de venstreorienterede partier her i salen har om at fjerne privatbilismen i Danmark. Fremskridtspartiet vil gøre sit til, at det ikke sker.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne pille en lille smule ved det meget stereotype billede, hr. Jan Kørpe Christensen maler. Nu taler han meget varmt børnefamiliernes sag, men jeg vil gøre opmærksom på, at en tredjedel af alle børnefamilier ikke har bil, og jeg vil gøre opmærksom på, at halvdelen af alle enlige forældre heller ikke har bil. Men det, der ligger os på sinde, er netop at sikre, at alle får muligheder for mobilitet, selv om de ikke har bil, og derfor er vores ærinde at styrke den kollektive transport.

Når vi leder diskussionen hen på transportfradraget, skal det ses som en del af et større spektrum, hvor man griber ind med samfundsmæssige ressourcer, og hvor vi mener, at man rammer i blinde og ikke løser de problemer, der rent faktisk er. Derfor mener jeg, at hvis man varmt taler børnefamiliernes sag, taler man også varmt for at støtte den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Jan Kørpe Christensen (FP):

Det er fuldstændig korrekt, som Enhedslistens ordfører netop sagde, at Fremskridtspartiet taler børnefamiliernes sag, og det vil vi fortsat gøre. Det handler om noget grundlæggende i hele samfundsstrukturen, nemlig at vi skal have nemmere ved at klare os på egen hånd og bl.a. fjerne verdens højeste skattetryk.

Med hensyn til privatbilismen gør Enhedslistens ordfører det nu helt klart, at det kun er en tredjedel af børnefamilierne, der har bil. Men hvorfor er det kun en tredjedel? Det spørgsmål glemmer man fuldstændig, det går man hen over, det glemmer man totalt. Men det er jo de grundlæggende problemer, vi har i samfundet, der gør, at der er alt for få, der har bil. Især børnefamilierne har brug for at have bil, men her er

det mange gange dem med de laveste indkomster, vi taler om, og derfor er det et kæmpeproblem, at netop de mennesker, der vitterlig har brug for bil, ikke har råd til det i dagens Danmark. Fremskridtspartiet vil fortsat arbejde for, at så mange som muligt får økonomiske midler til at kunne klare sig, f.eks. de enlige mødre, der virkelig i bund og grund har lyst til og interesse i en bil, men ikke har mulighed for det.

Det nemmeste og det bedste middel til dør til dør-transport er og bliver privatbilismen, og det ved Enhedslisten også. Man ved også, som jeg sagde tidligere med hensyn til daginstitutioner osv., hvor meget der skal arbejdes for at få børnene hjem til tiden. Det er de familier, der har brug for en bil, og Enhedslisten vil gøre forholdene endnu værre for dem. Der er så sandelig ikke flere børnefamilier, der skal have bil, mener Enhedslisten, og det må vi tage afstand fra i Fremskridtspartiet.

Sonja Albrink (CD):

Befordringsfradraget bliver ofte skældt ud for alverdens ting; men CD kan imidlertid ikke få øje på de ulemper, fradraget tillægges, og stort set mener jeg, den nuværende ordning har nogle fordele.

Først og fremmest skal befordringsfradraget sikre arbejdskraftens mobilitet. Hvis vi holder fast i, at arbejdsledige skal stå til rådighed i et rimelig stort geografisk område, må der også være en mulighed for transport mellem hjem og arbejdsplads til en rimelig penge.

Normalt er det jo sådan med skatten, at man ikke kan få fradrag for et større beløb, end man faktisk har afholdt, men det gælder mærkeligt nok ikke for befordringsfradraget. På den måde favoriseres den kollektive transport og fælleskørsel, ja, endog den ihærdige cyklist. Kan man benytte gode kollektive transportmidler, kører flere arbejdskolleger sammen, eller cykler man selv og har langt til arbejde, kan det let lade sig gøre at få et større befordringsfradrag, end udgiften til befordring rent faktisk har været.

Befordringsfradraget er uafhængigt af transportformen og uafhængigt af, om man kører alene i bilen eller har bilen fyldt op med kolleger, som alle kan få et befordringsfradrag, men afhænger alene af afstanden mellem hjem og arbejdsplads.

På den måde sker der i virkeligheden en utrolig favorisering af netop den befordringsform, som forespørgerne efterlyser, og altså også en

nedbringelse af transportens samlede CO₂-belastning, og den sidegevinst kan jeg da kun erklære mig meget godt tilfreds med.

Det bliver også ofte fremført, at befordringsfradraget bliver brugt mest i Københavnsområdet, hvor den kollektive transport er bedst, og det bekræftes da også af de tal, som vi har set fra Skatteministeriet; men det kan da på den anden side ikke undre, at det er omkring de store byer, hvor folk bor, og hvor arbejdspladserne er, at folk transporterer sig mest til og fra arbejde. Og som jeg netop har sagt, kan man altså ikke se på befordringsfradraget, hvilken befordringsform der bruges.

Der har også været tale om, at differentiere befordringsfradraget alt efter, hvor i landet man bor, men jeg synes ærligt talt, at skattesystemet er vanskeligt nok i forvejen, og så er der da ingen grund til at gøre skatteberegningen vanskeligere, end den er i forvejen. For mig at se er den enkle måde, hvorpå skatten beregnes, netop et forbillede for, hvor enkelt det kan gøres, og det ville da også være en stor fordel, hvis man på andre områder kunne gøre skattereglerne lige så enkle, som de er på dette område.

Endelig er de nugældende regler om befordringsfradraget jo, som flere ordførere har tilkendegivet, skattereformstof, som i hvert fald står fast et års tid endnu. Så også derfor mener CD, at der ikke skal ændres på det.

Hr. Niels Jørgen Langkilde fra Det Konservative Folkeparti spurgte, om CD går ind for det frie valg af transportformer. Det kan jeg kun bekræfte over for hr. Niels Jørgen Langkilde at vi gør. Vores trafikordfører, hr. Arne Melchior, har jo i dagspressen de sidste par dage gjort utrolig flot rede for CD's syn på road pricing og bompenge, og hvad der end måtte komme af underlige begreber.

Jeg skal slutte med at sige, at vi i CD ikke kan støtte det foreliggende dagsordensforslag.

Ole Donner (DF):

Vi synes i Dansk Folkeparti, at det er godt med en debat om befordringsfradraget. Det er jo ikke så længe side, vi sidst havde den, men hvis det bare kunne komme hen i retning af, at det blev forbedret i forhold til det, der er nu, vil vi gerne være med til at drøfte det jævnlige, og hvis nogen ønsker at ændre på befordringsfradraget, så det bliver bedre for skatteborgerne og for dem, som arbejder, så står Dansk Folkeparti bag et sådant forslag.

Vi er nemlig tilhængere af, at der skal være en mulighed for, at de, der har arbejde, og som bor langt fra deres arbejde, får en godtgørelse. Vi mener simpelt hen, at det er nødvendigt at præmiere eller i hvert fald give et incitament til dem, der arbejder, og at de har mulighed for at få et fradrag på selvangivelsen; det er simpelt hen nødvendigt. Hvis man ikke gjorde det, ville der være for lidt mobilitet, der ville ikke være ret mange, der ville søge arbejde langt fra, hvor de bor, og derfor skal der være nogle valgmuligheder; det skal simpelt hen gøres mere attraktivt at tage et arbejde.

Vi tror ikke så meget på den bemærkning, skatteministeren kom med om, at der ligefrem var nogen, der kunne have glæde af at køre langt til arbejdet og tjene penge på ordningen. Ministeren modererede det så lidt senere ved at sige, det ikke altid var så hyggeligt, og det giver jeg ham ret i. En transport på flere timer hver dag gør i hvert fald ikke arbejdsglæden større.

Vi mener ligesom en vognmand i Ballerup, som for nogle år siden havde nogle kæmpe skilte på bagsiden af sine busser, hvor der stod: Det skulle kunne betale sig at arbejde. Det gav megen irritation hos nogle offentlige myndigheder, at man hele tiden kørte rundt med det store skilt, og det var jo faktisk en understregning af, at det kan det rent faktisk ikke. Der er masser af mennesker, der spekulerer i, om det nu kan betale sig at tage et arbejde, hvis der er for langt.

Så derfor: Lad os få forbedret ordningen og ikke omlagt den, så man får nogle besparelser ved det.

Vi må væk fra misundelsesprincipperne. Der er ikke nogen idé i at ændre på fradraget og så overføre en eventuel besparelse til den kollektive trafik; det er ligesom at smide den i et stort hul i jorden. Det kan ikke hjælpe noget, at man er misundelig, fordi der er en eller anden, som kører i en bil, han selv har betalt, og som tillader sig at køre langs med skinnerne, hvor der kører et tog. Det kan altså være en fordel, at man kommer på arbejde på en time i stedet for at bruge kollektiv trafik og den dobbelte tid. Der er jo nogle, der har travlt, og som skal lidt hurtigere frem og tilbage.

Den kollektive trafik er for dårlig, den er for dyr på trods af de kæmpe tilskud, der gives, der er manglende service, og der er manglende fleksibilitet. Det passer som regel, at når man kommer ind med toget, så er det, man skulle videre med, lige kørt, og det er ikke blevet bedre, selv om man har prøvet at gøre det bedre, har truet

og givet flere penge og alt muligt andet. Det duer bare ikke. Det må man erkende.

Så den politik med at give yderligere tilskud til den kollektive trafik, give den nedsatte afgifter på nummerplader og dieselaftgift, og hvad man ellers bruger, og så forøge udgifterne for de private, synes vi er en meget dårlig idé. Og det fremgår vist tydeligt af det, jeg har sagt, at vi ikke kan støtte den foreslåede dagsorden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (Henning Grove):

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det dagsordensforslag, der er fremsat af ordføreren for forespørgerne, fru Jette Gottlieb, m.fl., blive foretaget i mødet tirsdag den 8. april 1997.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om udbygning af Frederikssundsbanen.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 19/3 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Erik Hovmand (V):

Dette forslag har jo en forhistorie: Rammeforfølgelsen af november 1994, der bl.a. indeholdt en tilkendegivelse af, at vi skulle styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet bl.a. ved at udbygge stationerne og sporanlæggene på S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund, samt den senere aftale, som supplerer den oprindelige, nemlig aftalen af 24. oktober 1996, hvoraf det fremgår, at der snarest muligt bør fremsættes forslag til en anlægslov for udbygning. Det er lige præcis den situation, vi nu befinder os i.

Jeg tror ikke, der er nogen tvivl om, at der her er tale om et område, hvor der – i hvert fald i myldretiden – er en kraftig overbelastning af det eksisterende toget, og derfor er der et behov for en udbygning.

Jeg har bemærket mig, at man i denne sag har bedt et uvildigt selskab, det svenske SwedeRail,