

Ministeren gav et svar her i salen, som var i modstrid med et skriftligt svar, han tidligere har givet Folketinget, hvori han bekræftede, at det sandsynligvis vil føre til prisstigninger oven i de prisstigninger, der i forvejen er planlagt i 2004, på i omegnen af 10 pct. Det har han i dag her i Folketingssalen ihærdigt forsøgt at bortforklare, kraftigt sekunderet af bl.a. hr. Svend Heiselberg.

Jeg vil også godt takke dem fra Socialdemokratiet, som har været oppe og påvise, at der altså er tale om en skævdeling af samfundet på den måde, at man i realiteten tager fra dem, der kører med den kollektive trafik, samtidig med at man bruger statens penge til at tilgodese dem, der kører i privatbil. Det samlede resultat bliver jo, at der vil være flere, der kører i privatbil, og færre, der kører med kollektiv trafik.

Kl. 12.50

Med så store prisstigninger, som der er udsigt til i nogle områder af landet, f.eks. i Århus- og Københavnsområdet, er der risiko for, at der kommer en decideret ond spiral, hvor prisstigningerne vil trække ekstra prisstigninger med sig, fordi passagertallet falder. Det vil føre den kollektive trafik ind i en ond spiral. Det er det, vi risikerer. Jeg håber selvfølgelig ikke, at det bliver så dramatisk, men vi nærmer os det punkt, den smertegrænse, hvor det kollektive trafiksystem ikke længere vil kunne bevare evnen til at fastholde de mennesker, som har mulighed for at gå over i en privatbil. Det er der nogen der ikke har. De vil stå med dyrere levevilkår.

Den underminering af grundlaget for den kollektive trafik kan blive meget dramatisk og få meget dramatiske virkninger. Det er den smertegrænse, vi nærmer os, og man må sige, at det er Dansk Folkeparti, der bærer ansvaret for, at det sker.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 3) Første behandling af lovforslag nr. L 41: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).  
(Fremsat 31/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Lars Christian Lilleholt er her ikke. Så går vi videre til hr. Jacob Buksti.

**Jacob Buksti (S):**

Ja, man kan jo næsten føle sig hensat til situationen før valget, altså at vi kommer først.

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget, således at det skattemæssige pendlerfradrag for Storebælt gøres permanent og der gennemføres et lignende fradrag på Øresund, så snart der foreligger en dansk-svensk aftale om beskatningen af pendlere i Øresundsregionen.

Vi er glade for, at skatteministeren med dette lovforslag lever op til det klare tilsagn, der før sommerferien blev givet af trafikministeren i forbindelse med den forståelse mellem aftalepartierne om den generelle takstproblematik for Storebælt og Øresund. Det blev her understreget, at pendlerfradraget på Storebælt og eventuelt Øresund var en integreret del af hele takstproblematikken og derfor måtte behandles som sådan.

Jeg skal imidlertid ikke undlade at give udtryk for, at jeg finder processen frem til lovforslagets fremsættelse ganske særpræget og rimelig snørklet. Det er således bemærkelsesværdigt, at økonomi- og erhvervsministeren i en kronik i Berlingske Tidende den 1. juli i år i anledning af Øresundsbroens 1-års-dag sammen med Frederiksbergs konservative borgmester mener sig i stand til at slå fast, at vi nu endelig har fået en regering, der har gjort, hvad den kan, for at tilgodese pendlere på Øresund. De skriver:

»Derfor har vi netop indført et brofradrag for pendlere på Øresund«.

Ja, det sagde de faktisk, lang tid før der havde været forhandlinger om spørgsmålet, lang tid før dette lovforslags fremsættelse, helt uden nogen forståelse for pendlersituationen og takstproblematikken i øvrigt. Hvorfor mon?

Sagen er, at et pendlerfradrag for pendlere på Øresund med de nuværende dansk-svenske regler kun ville få betydning for folk bosat i Sverige, som arbejder i Danmark, mens folk bosat i Danmark, som arbejder i Sverige, ikke ville få noget fradrag. Det er i sig selv en uacceptabel forskelsbehandling, men bliver så meget mere grotesk, når man tager i betragtning, at netop derfor er takst- og rabatstrukturen på Øresund indrettet således, at det allerede med indregning af pendlerfradrag for Storebælt er billigere at passere over Øresund end over Storebælt i dag.

Trafikministeriet har således oplyst, at netto-udgiften for en bilpendler i 2002 kan beregnes til 2.065 kr. om måneden på Storebæltsforbindelsen og 1.759 kr. på Øresundsforbindelsen, når bilerne anvender månedskort og under hensyn til de gældende skatteregler, herunder de særlige pendlerfradrag på Storebælt.

Tilsvarende er det også billigere med tog over Øresund end over Storebælt. Økonomi- og erhvervsministeren har ellers tidligere i hvert fald interesseret sig meget for taksterne over Storebælt, og det er altså sådan, at det er dyrere at passere Storebælt end Øresund. Så når økonomi- og erhvervsministeren kan argumentere, som han kan, kan det kun skyldes uvidenhed om de faktiske forhold. Det samme gælder tilsyneladende for Dansk Industri, når man ser deres hørings svar.

Kl. 12.55

Socialdemokratiet vil gerne være med til at indføre et lignende pendlerfradrag på Øresund, men det må, som det fremgår af aftalen med regeringen, naturligvis forudsætte en dansk-svensk aftale og tage udgangspunkt i den prismæssige forskel mellem de to broforbindelser.

Socialdemokratiet kan på den baggrund støt- te forslaget.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at Venstres ordfører var fraværende før, og han får selvfølgelig ordet efter Kristeligt Folkeparti, når vi er færdige med ordførerrækken.

**Mikkel Dencker (DF):**

I Dansk Folkeparti ser vi med glæde på, at fradraget for passage af Storebæltsforbindelsen i forbindelse med arbejde nu gøres permanent.

Eksistensen af et fradrag er en fornuftig foranstaltning ud fra det synspunkt, at det har en positiv afsmitning på samfundsøkonomien, og at mobiliteten mellem landsdelene er så stor

som muligt. Desuden har personer i Storebæltsregionen stor glæde af fradraget, da deres arbejdsmarked og dermed antallet af mulige arbejdspladser bliver meget større.

Vi er til gengæld ikke overbevist om, at det niveau på 90 kr. for passage i bil, som regeringen og Socialdemokratiet i fællesskab har fundet frem til, er det rigtige.

Efter ministerens udsagn er de 90 kr. prisen for den billigst mulige passage af Storebælt, nemlig ved køb af den såkaldte BroBizz Måned. Denne abonnementsordning koster ifølge regeringen 4.500 kr. om måneden og inkluderer 50 passager af broen. For at få den optimale udnyttelse af denne abonnementsform, hvilket jo er en forudsætning for regeringens regnestykke, skal man altså have 25 arbejdsdage om måneden. Dermed når man frem til de 90 kr. Men hvor mange mennesker tror regeringen og Socialdemokratiet egentlig har 25 arbejdsdage om måneden hver måned og hele året?

Til orientering indeholder en måned i gennemsnit 21 arbejdsdage. Dertil kommer yderligere, at folk normalt holder 5 ugers ferie om året, og på den måde har man i gennemsnit 19 arbejdsdage om måneden. Der er altså lang vej op til de 25, som er med i dette regnestykke. Dermed falder regeringens og Socialdemokratiets forudsætninger for de 90 kr. helt fra hinanden. Med andre ord skal fradraget være noget højere for at kunne nå det mål, som regeringen og Socialdemokratiet vil nå, nemlig at fradraget skal have samme størrelse som udgiften til passager af broen.

Et yderligere kritikpunkt i lovforslaget er, at fradragets størrelse bliver fastlåst på henholdsvis 90 kr. og 15 kr. for passage i tog uden mulighed for regulering. Men har man ikke forestillet sig, at der kunne ske en udvikling i priserne for passage af broen? Kan man ikke forestille sig, at taksterne på Storebælt kan stige på et tidspunkt? Og så ville det vel også være på rette plads, at det tilsvarende fradrag blev hævet yderligere. Hævning af takster er ellers noget, der forekommer jævnlige i det danske samfund.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil sige, at selv hårdt prøvede socialdemokrater, som jo bliver beskyldt for ikke at kunne gå forbi en knap, der står afgifter på, uden bare sætte den op, tror jeg ikke har fantasi til at forestille sig, at vi faktisk kommer til at diskutere en forhøjelse af taksterne over Storebælt. Som jeg

har forstået det, har hele diskussionen, lige siden taksterne blev indført, gået på, at de skal sættes ned. Så jeg tror sådan set, at det mest er den problemstilling, hr. Mikkel Dencker kommer til at forholde sig til.

Men jeg vil gerne spørge, om hr. Mikkel Dencker vil stille forslag om, at der skal være et højere fradrag. Og hvis hr. Mikkel Dencker gør det, om hr. Mikkel Dencker så mener, at et sådant forslag fra Dansk Folkeparti er omfattet af den musefældeklause, som Dansk Folkeparti har indgået med regeringen i forbindelse med finanslovaftalen, nemlig at man ikke uden hinandens samtykke kan fremsætte forslag, som pålægger det offentlige, staten, flere udgifter.

Er det ikke sådan, så det er en fuldstændig gratis omgang for hr. Mikkel Dencker at stå her og sige det, han gør, for hr. Mikkel Dencker vil aldrig nogen sinde kunne komme i en situation, hvor han kunne forestille sig at foreslå et højere fradrag?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Nu er det sådan, at mig bekendt er prisen for passage af Storebælt i bilen steget flere gange, siden Storebæltsforbindelsen åbnede. Så vidt jeg husker, var taksten 210 kr. til at begynde med i 1998, i dag er den 240 kr. Så jeg ved ikke, hvad det er for noget, hr. Buksti taler om, når han nævner, at der kun har været tale om takstnedsættelser.

Vi finder, at et fradrag på 90 kr. er for lidt, og det vil vi gerne søge at få forbedret.

Kl. 13.00

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Det er somme tider en fordel, når man udtaler sig, som man gør, at man forsøger at sætte sig ind i, hvad det egentlig er, man udtaler sig om.

Det er sådan, at i aftalen om Storebælt og takstfastsættelsen fremgår det klart, at der sker en indeksering, dvs. at taksterne reguleres i overensstemmelse med pris- og lønudviklingen. Det er den udvikling, der er sket. Men det kan da ikke være forbudt hr. Mikkel Denckers opmærksomhed, at den diskussion, som har været både her i Tinget og blandt de nuværende regeringspartier og især blandt folk valgt på Fyn og i Vestsjællands Amt, har været om en nedsættelse af taksterne.

Det er også sådan, at det, vi diskuterede i foråret, da vi lavede den her aftale, faktisk var,

hvordan og hvorledes man lavede en takststruktur, som også tog højde for det. Mig bekendt har det aldrig nogen sinde være diskuteret, om man skulle sætte dem op.

Men jeg vil gerne høre hr. Mikkel Dencker, om hr. Mikkel Dencker mener, at Dansk Folkeparti kan foreslå et højere fradrag uden at komme i konflikt med den musefældeklause, som Dansk Folkeparti har indgået med regeringen. Kan Dansk Folkeparti med virkning fra 2003 foreslå et større fradrag – ja eller nej? Hvis man ikke kan, er det jo en gratis omgang, som man skulle spare til 2004.

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Hr. Buksti nævner selv, at taksten for passage af Storebælt kun bliver fremskrevet i overensstemmelse med – var det pristalsreguleringen eller noget i den stil? I hvert fald er den steget 30 kr. inden for de sidste 4 år.

Men for at det fradrag, som hr. Buksti så varmt taler for, skal beholde sin værdi, hvorfor skal det så ikke kunne fremskrives eller stige i samme omfang som taksten for passage af Storebælt? Ellers udvandes det jo fuldstændig, det, vi står og laver i dag.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil blot én gang til bede hr. Mikkel Dencker heroppefra sige, om Dansk Folkeparti kan komme med et forslag om et højere fradrag med virkning fra 2003 end det, der ligger her. Mener hr. Mikkel Dencker, at et forslag af den karakter fra Dansk Folkeparti er omfattet af den musefældeklause med regeringen eller ej?

Er Dansk Folkeparti frit stillet til at stille forslag om hvad som helst, som man bare er sikker på ikke bliver vedtaget? Eller er Dansk Folkeparti forpligtet af en aftale med regeringen om, at man ikke kan stille forslag, som påfører samfundet merudgifter? Kan hr. Mikkel Dencker ikke godt forklare det?

(Kort bemærkning).

**Mikkel Dencker (DF):**

Altting kan jo forhandles, så det kunne være muligt. Nu kan hr. Buksti jo ikke svare, men ellers kunne jeg godt tænke mig at vide, om hr. Buksti så var villig til at stemme for det.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**  
Fru Charlotte Dyremose som ordfører.

**Charlotte Dyremose (KF):**

Vi Konservative støtter varmt det af skatteministeren fremsatte lovforslag om at bibeholde fradraget for bropassagen.

Storebæltsbroen har været med til at binde landsdelene sammen, integrere landsdelene på begge sider af broen bedre i løbet af de sidste år. Et fortsat fradrag vil også være med til at sikre mobiliteten mellem landsdelene og være med til at sikre fleksibiliteten på arbejdsmarkedet.

Brofradraget erstatter det fradrag, der tidligere var for færgepassage, og vi mener derfor, det er yderst hensigtsmæssigt at fortsætte det. Det medvirker ikke bare til at integrere landsdelene med hinanden, det medvirker også til, at den enkelte har mulighed for også økonomisk at tage det job, man gerne vil have, uanset hvilken side af Storebæltsbroen det er på.

Ud over det er det som tidligere nævnt et godt initiativ, der styrker en fjernelse af eventuelle flaskehalse på arbejdsmarkedet. Alt i alt et godt forslag, som vi støtter.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Marianne Jelved som ordfører.

**Marianne Jelved (RV):**

Vi undrer os egentlig over, at det er nødvendigt at gøre det ved lovgivning, eftersom man åbenbart har haft mulighed for det ad anden vej, administrativt, at have en midlertidig fradragmulighed for pendlere over Storebælt.

Kl. 13.05

Men vi noterer os altså, at regeringen ønsker at gøre ordningen permanent. I Det Radikale Venstre er vi af den opfattelse, at den type ordninger er med til at forvride vores skattesystem, gøre det uigennemskueligt, og vi så i virkeligheden meget hellere, at man fik en gennemgribende analyse af vores transportfradragssystem. Ikke fordi vi har nogen konkret idé om, hvordan man kunne forbedre det, men fordi det her giver anledning til at komme ind på den tankegang en gang til.

Vi mener i virkeligheden, når det gælder Storebæltsforbindelsen og brugen af Storebæltsforbindelsen som en vej mellem hjem og arbejdsplads, at de udgifter, der er forbundet med at bruge broen i den sammenhæng, burde være et anliggende mellem arbejdsgiveren og lønmodtageren.

Men vi vil stille nogle spørgsmål under udvalgsbehandlingen og træffe beslutning om,

hvordan vi forholder os til lovforslaget ved tredsjebehandlingen.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Pernille Rosenkrantz-Theil som ordfører.

**Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):**

Enhedslisten mener, at der er brug for at rense skattesystemet for den lange række af fradrag, der er med til at gøre det mere uigennemskueligt for folk. Vi har i den forbindelse flere gange peget på, at transportfradraget bør afskaffes. Enhedslisten ønsker ikke gennem skattesystemet at opmuntre til øget miljøvinende transport, herunder selvfølgelig slet ikke til øget biltrafik.

Samtidig er det flere gange blevet påvist, at transportfradraget er til størst fordel for de mest velhavende i Danmark, og det er selvfølgelig ikke med til at øge vores positive indstilling over for det her.

Derfor kan Enhedslisten ikke medvirke til det her forslag. Isoleret set er det måske et forholdsvis lille beløb, staten taber på forslaget, men hvis man gerne vil bruge de 10 mio. kr. på pendlerne, så ville vi hellere bruge de 10 mio. kr. på at nedbringe priserne på togtrafikken over Storebælt i stedet for at nedbringe priserne på biltrafikken.

Jeg skal så også herfra meddele fra SF's ordfører, hr. Morten Homann, at SF heller ikke kan støtte forslaget.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Mogens Nørgård Pedersen som ordfører.

**Mogens Nørgård Pedersen (KRF):**

I Kristeligt Folkeparti ser vi med glæde på, at fradraget for Storebæltsforbindelsen nu kan blive permanent, idet det fremmer mobiliteten på arbejdsmarkedet og er en styrkelse af regionen.

Derfor vil vi arbejde positivt med i udvalgsarbejdet.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Lars Christian Lilleholt som ordfører.

**Lars Christian Lilleholt (V):**

Da Venstres oprindelige ordfører, hr. Hans Andersen, ikke kan være til stede i dag, har jeg lovet at fremlægge Venstres synspunkter.

Nærværende lovforslag omhandler en fastsættelse af den eksisterende ordning om et specielt Storebæltsfradrag. Fradraget, der blev indført i 1998 efter en bred politisk aftale, sikrer skatteydere, der pendler via Storebæltsforbin-

delsen, et fast fradrag. Formålet med fradraget er generelt at fremme mobiliteten og integrationen mellem regionerne i Danmark. Samtidig er udgiften til tilsvarende færgeforbindelse fradragberettiget.

Fradraget blev i 1998 fastsat til at være 90 kr. for bilpassage og 15 kr. pr. passage med kollektiv trafik. Disse takster vil fortsat være gældende, da det vurderes, at de faktiske udgifter ikke har ændret sig nævneværdigt siden indførelsen. Samtidig sikrer et fast fradrag større gennemskuelighed for den enkelte skatteyder.

Venstre støtter lovforslaget.

#### **Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg vil gerne takke for en bred tilslutning til forslaget. Jeg er glad for, at der er tilslutning til at permanentgøre dette fradrag, og jeg ser frem til en konstruktiv udvalgsbehandling.

Der har været en diskussion om tal; 21 dage, 25 dage, 90 kr. osv. osv. Jeg vil slet ikke gå ind i den talgymnastik her og nu. Jeg vil sige, at priserne jo har bevæget sig op og ned mellem 3.000 kr. og 5.000 kr. om måneden, på det lag i hvert fald, og forudsætningerne for fradragsberegningen er nok nyttige at få gjort rede for under udvalgsbehandlingen, og det giver jeg tilsagn om. Det gør vi meget gerne.

Kl. 13.10

Goethe sagde engang: Man merkt die Absicht und wird verstimmt. Man fornemmer hensigten, og så bliver man meget forstemt.

Det gør man også, når man lytter efter Det Radikale Venstres ordfører og Enhedslistens ordfører. De to ordførere havde nemlig det til fælles, at de bag de pæne ord ikke helt kunne skjule deres hensigt. Jeg blev i hvert fald noget forstemt, for der er ingen tvivl om, at det, de to ordførere egentlig mente, var, at det skulle være meget, meget, meget dyrere at køre i bil her i landet. Det er alt for billigt; priserne skulle op om ikke på andet så på benzinen, eller hvad ved jeg. Fradragene skulle i hvert fald ikke have lov til at slå igennem i det omfang, som vi andre ønsker det.

Enhedslistens ordfører siger, at det især er de rige, der får glæde af et sådant fradrag. Nu er jeg altid bekymret for de der gennemsnitsberegninger. Jeg ved ikke, hvor Enhedslistens ordfører har den beregning fra. Jeg vil bare spørge, om det er den ganske almindelige jævne håndværker, Enhedslisten ønsker at ramme? Han, som kører i sin bil på arbejde kl. 6 om morgenen over

Storebælt, som kommer fra det sjællandske og kører over til det fynske eller modsat og skal rundt på nogle arbejdspladser?

Man kan stille mange mærkelige konstruktioner op, men der er ingen tvivl om for mig i hvert tilfælde, at ønsker vi at fremme dynamikken i vort samfund, og det har jeg forstået altid har været en mærkesag for Det Radikale Venstre, en decentralisering i vort samfund, en sikring af, at vi ikke klumper det hele sammen omkring de store byer, men skaber en fleksibilitet og en dynamik i trafiksystemet, så gør man det jo ikke ved at forhøje taksterne eller gøre det endnu dyrere at køre eller forhindre de fradragsmuligheder, som vi her lægger op til.

Derfor vil jeg bare sige som Goethe: Man fornemmer hensigten og bliver forstemt. Men tak for en bred tilslutning i øvrigt.

#### **Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tre korte bemærkninger: fru Marianne Jelved, fru Pernille Rosenkrantz-Theil og hr. Jacob Buksti.

(Kort bemærkning).

#### **Marianne Jelved (RV):**

Må jeg minde skatteministeren om, at den aftale, der har været indgået af bropartierne, som altså i sin tid traf beslutning om Storebæltsbroen, indebar en ganske bestemt finansiering af broen. Den skulle brugerfinansieres og ikke skatteyderfinansieres. Det synes Det Radikale Venstre var en meget ædel beslutning, og vi har forsøgt at holde forligspartierne fast på det princip stort set lige siden. Så det er en af de principielle grunde.

Det andet principielle spørgsmål, vi har til denne her konkrete sag i lovforslaget, er, om skatteministeren vil bekræfte, at fradrag forvrider skattesystemet rent principielt.

Det tredje principielle spørgsmål er, om det stykke asfalt, vi taler om, ikke er at betragte som et stykke vej – ganske vist på pæle, som vi har hørt andre folketingsmedlemmer tidligere udtrykke det?

Om det sidste: Det Radikale Venstre ønsker at give byer som København mulighed for at opkræve bompeng – det er vi ikke kommet igennem med – for at kunne finansiere forskellige initiativer omkring trafik. Hvis man laver et princip af den karakter, som lovforslaget siger, så mener vi, at det har konsekvenser for vores ideer omkring bompeng.

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Nu er vi på vej mod det tredje minut, og man har kun ét minut, men lad gå.

Fru Pernille Rosenkrantz-Theil, kort bemærkning, ét minut maks.

(Kort bemærkning).

**Pernille Rosenkrantz-Theil** (EL):

Jo, tak. Jeg plejer at kende forretningsordenen.

Nu er skatteministeren jo ikke miljøminister, men alligevel kan det ikke være gået skatteministerens næse helt forbi, at vi står over for store globale miljøproblemer, og at Danmark også har et ansvar i forhold til at nedbringe de problemer.

Kl. 13.15

Det kan ikke være gået skatteministerens næse forbi, at isen smelter, og luftforureningen bl.a. på Nørrebrogade i København er så slem, at det er sundhedsskadeligt at vokse op der.

At sænke taksterne for at køre over Storebæltsbroen i privat bil, samtidig med at denne her regering for under en halv time siden behandlede et forslag om at fjerne tilskuddet til den offentlige lokale og regionale transport, er at gå den forkerte vej. Det skaber mere forurening.

Det vil Enhedslisten ikke medvirke til. Det vil den her regering, det vil Socialdemokraterne, men Enhedslisten og SF siger nej.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti** (S):

Jeg havde en ordveksling med Dansk Folkepartis ordfører, hvor jeg kunne konstatere, at Dansk Folkeparti mener, at fradraget er for lille, og det kunne man forhandle.

Jeg vil gerne spørge skatteministeren, om skatteministeren mener, at et sådant forslag fra Dansk Folkeparti er omfattet af musefældeklausulen omkring finansloven, hvor de to parter henholdsvis regeringen og Dansk Folkeparti erklærer, at man ikke uden hinandens samtykke kan stille udgiftskrævende forslag.

Hvis det er sådan, at det er omfattet af det, ønsker regeringen så at indgå i forhandlinger med Dansk Folkeparti om en sådan forhøjelse af fradraget?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Det er fuldstændig korrekt, at jeg ikke er miljøminister. Men det er vist også korrekt, at hvis man vurderer de miljømæssige virkninger af, at vi overhovedet fik en broforbindelse, som Enhedslisten jo var modstander af, så var det fak-

tisk en miljømæssig gevinst. De færger forurenerde væsentligt mere end den trafik, der er nu. Det er det ene.

Det andet er, at jeg altså ikke forstår, at Enhedslisten ikke kan mande sig op til at varetage de interesser for den jævne arbejder, som jeg omtalte før. For Enhedslisten handler det kun om tog og togpriser og ikke om folk, der har et ganske almindeligt arbejde, og som er helt afhængige af at kunne køre i deres egen bil på arbejde. Det undrer mig.

I det hele taget kunne jeg fornemme, at både Enhedslisten og Det Radikale Venstre hellere ville diskutere miljøpolitik end henholdsvis trafikpolitik eller skattepolitik. Jeg synes, vi var langt omkring, når fru Marianne Jelved eksempelvis taler om fradragets konsekvenser, om det forvilder osv., og slutter med bompengene i København, ja, det er jo en interessant diskussion.

Vi har faktisk brugt hele formiddagen til at diskutere den kollektive trafik. Jeg skal ikke forlænge den diskussion. Jeg synes måske, at det er et stykke uden for dagsordenen.

Jeg vil bare sige – også til hr. Jacob Buksti – at vi har fremlagt et forslag, som er baseret på de tal og beregninger, som ligger i forslaget. Vi forventer, at det kan gennemføres på den måde, og vi siger tak for de tilsagn, der har været.

(Kort bemærkning).

**Pernille Rosenkrantz-Theil** (EL):

Nu er det jo ikke broforbindelse som sådan, vi diskuterer, men priserne på broforbindelsen. Det andet er en gammel debat, som er overstået for længst, eftersom broen står der.

Så vil jeg sige, at nu er det jo ikke vores ansvar, at hverken Socialdemokraterne i deres regeringstid – og især ikke den nuværende regering i sin regeringstid – har været villige til at udbygge den kollektive transport, sådan at den jævne mand har haft et alternativ.

Det er faktisk noget, Enhedslisten har presset på for siden 1994, nemlig at hver evig eneste gang man hævdede afgifterne i forbindelse med biler, altså hvis man eksempelvis hævdede benzinafgifterne, så skulle de penge bruges til at udvide den kollektive transport, sådan at det var et reelt alternativ.

Den problematik er vi ganske klar over, og det er også derfor, at jeg i min ordførertale sagde, at de 10 mio. kr., man bruger her, ville vi hellere bruge på at udbygge den kollektive transport.

Det hænger selvfølgelig fuldstændig sammen for os. Jeg er selv vokset op i Korsør. Jeg kender området omkring broen ganske godt, jeg ved godt, at den kollektive transport dér er så elendig, at den ikke er noget reelt alternativ til bilerne, og netop derfor foreslår Enhedslisten en udbygning af den offentlige transport.

Kl. 13.20

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Ministeren svarede ikke på mit spørgsmål, så jeg vil stille det en gang til. Mener ministeren, at et forslag fra Dansk Folkeparti om et højere fradrag er omfattet af den musefældeklause, som ligger i forståelsen omkring aftalen mellem Dansk Folkeparti og regeringen om finansloven?

Hvordan og hvorledes vil ministeren i givet fald forholde sig til et sådant forslag fra Dansk Folkeparti om et højere fradrag?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Nu skal jeg ikke forholde mig til hypotetiske spørgsmål, men vil sige noget med hensyn til Enhedslisten. Enhedslisten lever åbenbart i den vildfarelse, at al trafik kan udføres kollektivt, men jeg er altså nødsaget til at sige, at det ikke er muligt.

Nu forstår jeg, at lokalkendskabet er til stede, så hvis man eksempelvis tager en håndværker, der kommer fra Nyborg og skal udføre et arbejde i Vemmelev, så er der ikke noget tog, der standser i Vemmelev. Hvis man skal syd for Korsør, så er der heller ikke noget tog, der standser syd for Korsør.

Så kan man sige, at det helt klart skal foregå med busser, men der foreligger faktisk undersøgelser, som viser, at hvis alt transportarbejde her i landet skulle udføres med busser, ville det blive væsentlig dyrere og langt mere forurenende end ved den fleksibilitet, vi har i det nuværende system.

(Kort bemærkning).

**Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):**

Ja, hvis vi levede i det forrige årtusinde og ikke i det her årtusinde, så har ministeren ret i, at det er mere forurenende at bruge busser. Men nu er der sket en vis teknologisk udvikling siden det sidste årtusinde, og vi har derfor i det her årtusinde busser, som eksempelvis kører på brint. Det er det, man bruger i Norge.

Jeg ved godt, at den her regering ikke er glad for at sætte den slags forsøg i gang, men der er faktisk alternativer, som ikke forurenere, og som man meget vel og uden de store udskrivninger også kunne få til køre på de danske landeveje.

Det har denne regering ikke vist sig villig til, og derfor og på den baggrund kan Enhedslisten ikke støtte det her forslag, for det trækker i den stik modsatte retning.

Så kan jeg i øvrigt sige, at bus 34 til Vemmelev kører ganske ofte ud fra Korsør station, så lige det eksempel var dårligt.

Ikke desto mindre er det væsentligt, at vi får brintbusser på banen, og det er væsentligt, at vi får forsket i at få udviklet de biler, som kører på alternativer til olie, benzin og diesel.

Jeg vil sige til ministeren, at det er den satsning, der skal laves, det er det, pengene skal bruges til – ikke til at sætte taksterne ned for privatbilisme hen over Storebælt.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg tror, jeg vil anbefale skatteministeren at tænke sig meget godt om med hensyn til, hvordan ministeren svarer, for det kunne jo også få konsekvenser for, hvordan vi synes, vi skulle opføre os i det videre forløb omkring det her forslag.

Vi vedstår aftaler, men det forudsætter jo, at aftalerne baserer sig på det grundlag, vi har indgået dem på. Jeg står ikke her og kommer med hypotetiske spørgsmål. Det gør jeg ikke. Det var et klart spørgsmål om et forslag fra Dansk Folkeparti om, at det fradrag, der er her, er for lille, og at Dansk Folkeparti ville arbejde på, at det skulle gøres større.

Det må være let for ministeren at svare på, om det er omfattet af musefælden eller ej. Hvis det er omfattet af musefælden, så konstaterer jeg bare, at så er det en gratis omgang for Dansk Folkeparti, og hvis det ikke er, så er det klart, at så kan det gå hen og få konsekvenser for, hvordan Socialdemokratiet vil stille sig til det her forslag.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Fru Marianne Jelved, kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Marianne Jelved (RV):**

Jeg skal nok gøre mig meget umage.

Håndværkeren fra Nyborg, der skal til Vemmelev, må efter min opfattelse skulle køre i bil med sit værktøj og materiale. Men jeg synes ik-

ke, at håndværkerens regning i den sammenhæng vedrører skattemynderne. Den vedrører den regning, som borgeren, der får udført et stykke håndværksarbejde, må betale til håndværkeren.

Jeg begriber ikke, hvorfor pensionister, studerende og alle mulige andre skal finansiere en del af håndværkerens udgift. Derfor synes jeg, det var et rigtig dårligt eksempel for skatteministeren, men et godt eksempel for Det Radikale Venstre.

Derfor vil jeg understrege, at hver gang skatteministeren og regeringen laver et fradrag, så øger man alt andet lige i princippet marginalskatten for borgerne, og det er den diskussion, Det Radikale Venstre gerne vil deltage i.

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

I forbindelse med den diskussion, som hr. Buksti forsøger at rejse, synes jeg, det kunne være lidt interessant at få skatteministeren til at besvare det ret enkle spørgsmål, hvornår aftalen mellem regeringen og Socialdemokratiet om denne her fradragsret er indgået. Det er sådan set lidt interessant i forhold til, hvad der er indeholdt i en finanslovaftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg skal sige til den socialdemokratiske ordfører, at mit udtryk »hypotetisk« ikke gik på den socialdemokratiske ordfører, men mere på et forslag, som ikke er stillet, og hvis omfang vi ikke kender osv. osv.

I øvrigt synes jeg, at vi nu skal tage det lidt koldt og roligt, Socialdemokratiet og regeringen har en aftale her, og jeg synes, at det er en god aftale. Jeg er fuldstændig enig i, at baggrunden for den – det kan man diskutere, det vil jeg gerne medgive hr. Buksti – måske ikke var det mest elegante, der er set her i verden. Men vi fik en aftale i hus, det var i august måned eller deromkring, og jeg er glad for, at vi fik det, og vi skal naturligvis loyalt leve op til den.

Så vil jeg sige til fru Marianne Jelled: Jeg skal ikke gå videre ind i den skattemæssige diskussion. Jeg forsøgte jo bare stille og roligt at gøre opmærksom på, at der er nogle her i Tinget, der mener, at det gør ikke så ondt, hvis det skulle blive lidt dyrere at køre i bil, i hvert fald ikke på Enhedslisten.

Til gengæld forstår jeg, at Det Radikale Venstre har en meget praktisk forståelse af behovet for, at en håndværker har en bil til rådighed til værktøj og sådan noget. Det er jeg glad for.

(Kort bemærkning).

**Henrik Sass Larsen (S):**

Jeg vil faktisk godt bede ministeren om at holde sig meget konkret til det, vi spørger om i forbindelse med Dansk Folkepartis forslag om at udvide fradraget, da det jo også som konsekvens må have, at det betyder en merudgift for næste år. Er det ikke omfattet af den aftale, man har lavet?

Det, vi selvfølgelig stiller spørgsmål om her, er, at uanset hvad der tidligere har været af forlig, så er strengen jo trukket nu i forbindelse med finanslovsforliget, idet man har sagt til parterne, at de ikke må komme med nye udgiftskrævende forslag i det næste finanslovår, uden at de andre skal godkende det.

Altså er det en gratis omgang for Dansk Folkeparti det her, eller holder den aftale, man har indgået? Det må ministeren som skatteminister kunne svare på.

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Jeg skal jo spørge ministeren, så jeg spørger ministeren, om ikke det her lugter langt væk af, at Socialdemokratiet er på vild flugt fra den aftale, regeringen har lavet med Socialdemokratiet omkring det her niveau.

Jeg synes jo, det i den grad er et forsøg på at afspore debatten. Der er indgået et forlig, kan vi læse i den skriftlige fremsættelse, mellem regeringen og Socialdemokratiet, og der lægger man sig fast på et niveau for fradraget. Det forlig er indgået, inden der indgås finanslovaftale mellem regeringen og Dansk Folkeparti, hvilket vil sige, at man lægger sig fast på et niveau før det tidspunkt, hvor det her overhovedet kommer til diskussion.

Så udtrykker vi i dag ved behandlingen en holdning og et spørgsmål om, hvorvidt fradraget er stort nok, og det er da en helt legitim holdning at have. Hvornår det så kan bringes til udførelse, om det er 1. januar 2004, eller hvordan man praktisk kan gøre det via en forhandling, som i givet fald skal foregå – sådan er det jo skruet sammen i finanslovaftalen – er en helt anden diskussion. Men det er sagen i sin meget enkle substans, som jeg tror, også Socialdemokratiet kan forstå.



(Kort bemærkning).

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Jeg vil gerne slå det fuldstændig fast: Vi har en aftale med Socialdemokratiet, det er en aftale, vi er glade for, og det er en aftale, vi står fast på.

Når hr. Thulesen Dahl sætter spørgsmålstegn ved, om fradraget er stort nok, er der overhovedet ingen diskussion. Det er efter vores opfattelse det rigtige, og vi har givet tilsagn om, at hvis der er tvivl om det, redegør vi gerne for tallene i udvalget.

Jeg kan ikke se, at der skulle være nogen som helst problemer i denne sag, og derfor synes jeg, vi bør tage det med en vis tålmodighed, at man fra Dansk Folkepartis side her rejser en debat, som efter min opfattelse ikke er nødvendig i denne forbindelse. Vi har nu indgået en aftale med Socialdemokratiet, den står vi fast på, og jeg kan ikke se nogen som helst ændring i aftalen for mig og derfor heller ikke noget behov for at ændre den indstilling, som vi er kommet med.

(Kort bemærkning).

**Henrik Sass Larsen** (S):

Jamen det her er jo interessant.

Som led i en finanslovaftale laver man en dobbelt musefældeklause, hvorefter man skal godkende hinandens udgifter, og nu kommer man så og siger: Nej, vi får nok ikke flertal for forslaget, så vi kan godt fremsætte det. Men hvad nu, hvis man rent faktisk fik flertal for det? Hvad nu, hvis der blev sagt: Jamen der er søreme flertal for, som Dansk Folkeparti markerer, at vi skal bruge nogle flere penge?

Jeg spørger ministeren: Ville Dansk Folkeparti så rent faktisk ikke være nødt til at komme til Venstre og De Konservative og spørge, om de godt måtte gøre det? Det er jo omfattet af finanslovaftalen, sådan som vi kan se den, og det er derfor, vi mener, det er en gratis omgang. Hvis Dansk Folkeparti bare er nogenlunde sikre på, at de ikke får flertal for det, kan Dansk Folkeparti jo stå og love guld og grønne skove. Men i det øjeblik det lige pludselig bliver seriøst, må Dansk Folkeparti ikke noget som helst, og det er jo et bedrag over for vælgerne og over for dem, der sidder og ser det her, fordi det er en gratis omgang, der overhovedet ikke er indhold i.

Derfor er det, jeg én gang til må spørge ministeren som økonomisk minister og som medlem af regeringen: Er det ikke således, at hvis Dansk Folkeparti rent faktisk fik flertal for et forslag

som dette her, var man nødt til at spørge Venstre og De Konservative, om man måtte afholde udgifterne?

**Anden næstformand** (Poul Nødgaard):

Hr. Thulesen Dahl for den tredje og sidste korte bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl** (DF):

Jeg skal spørge ministeren, om det ikke lyder lidt, som om Socialdemokraterne her på det seneste har sovet lidt i timen.

Jeg har lige været på talerstolen for at sige, at hvis man skulle gennemføre den holdning, vi har om et højere fradrag, skulle den enten gennemføres som en aftale, der soleklart ligger inden for finanslovaftalen – det er der jo ikke nogen som helst tvivl om, og altså er der heller ingen grund til at lade være med at sige det – eller også skulle det have virkning fra 1. januar 2004. Det betyder jo ikke, man ikke kan have den holdning, og det betyder jo heller ikke, at man ikke kan fremlægge den holdning og ikke kan arbejde for den.

Det, der så var spørgsmålet fra vores ordfører tidligere under debatten, og som hr. Buksti overhovedet ikke har svaret på, var: Hvis der kommer sådan et forslag med ikrafttræden f.eks.

1. januar 2004 – og det er jo ikke helt uinteressant, det er jo en permanentgørelse af et fradrag, vi taler om – ville Socialdemokraterne så kunne stemme for det? Det har vi ikke fået svar på, og derfor forstår jeg i virkeligheden godt, at regeringen slår fast, at man står ved det forlig, man har indgået med Socialdemokratiet. Men det, vi ikke kan få at vide, er, om Socialdemokraterne i givet fald ville stemme for det. Man lurepasser og snakker om alt muligt andet.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Må jeg sige, at vi har en aftale med Socialdemokratiet om bundtaksterne, og at det er en aftale, der er god, og en aftale, vi står ved.

Vi har også en aftale med Dansk Folkeparti om finansloven, javel. Men jeg tillod mig at bruge ordet hypotetisk, fordi jeg ikke kan se for mig, at Dansk Folkeparti kommer med et forslag, der vil være i strid med finanslovaftalen. Det kan jeg ikke forestille mig, så derfor er det, jeg også siger: Lad os nu tage det helt roligt. Vi har haft lejlighed til at vende synspunkterne her,

og jeg tror, det står klart for enhver, at de aftaler, der er indgået, vil blive overholdt.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:

#### Forslag til folketingsbeslutning om kompensation for indsamlingsorganisationers købsmoms.

Af Mogens Nørgård Pedersen (KRF) m.fl. (Fremsat 23/10 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 13.35

## Forhandling

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Jeg vil gerne sige, at vi har med stor interesse læst forslaget, og vi synes faktisk, der er meget, meget grund til at udtrykke sympati for forslaget. Sagen er imidlertid den, at vi også skal efterleve de regler, vi har på området med momsdirektiverne, og det er klart, at man ikke kan gennemføre et system, som forvrider momsdirektivet.

Så siger Kristeligt Folkeparti: Jamen det er heller ikke tanken. Det er tanken, at vi giver en kompensation i stedet for. Det tror jeg nok man ville betragte som en omgåelse af hensigten med momsdirektivet.

Men selv om vi af disse formelle grunde ikke er i stand til at sige ja til forslaget, er det ikke, fordi vi af den grund afviser den hensigt, der ligger bag. Jeg synes, der kunne være grund til, at vi her i Folketinget gør os nogle overvejelser om, hvordan man kan sikre over for de organisationer, der står for indsamlinger, at de kan ske

på en måde, som er lidt mere hensigtsmæssig end den, vi oplever i dag.

Jeg skal ikke her lægge mig fast på, om vi kan finde løsninger og i givet fald hvordan. Men jeg synes faktisk, at der her er rejst en problemstilling, som jeg er taknemmelig for er blevet rejst. Den måde, man forestiller sig problemet løst på, kan vi ikke umiddelbart acceptere, men vi kan måske drøfte videre, om vi kunne finde nogle andre veje at gå.

**Lars Christian Lilleholt (V):**

Vi har i Venstre meget stor sympati for det store arbejde, der gøres af indsamlingsorganisationerne, og vores udgangspunkt er, at staten ikke skal profitere på indsamlede penge til verdens nødlidende. Derfor har vi meget stor sympati for tanken bag Kristeligt Folkepartis ønske om at give organisationerne endnu bedre mulighed for at bruge de penge, der samles ind i Danmark.

Vi vil gerne som udgangspunkt være med til at give organisationerne så gode muligheder som overhovedet muligt for at få mest muligt ud af de indsamlede penge inden for lovgivningens rammer. Det var også baggrunden for, at Folketinget før sommerferien vedtog en lov, der fritager alment velgørende og almennyttige organisationer for at betale moms af deres salg, så længe der ikke er tale om konkurrenceforvridende og forretningsmæssigt salg. Det var muligt at gøre det inden for momssystemet og uden at komme i strid med de EU-retlige momsregler.

Derimod vil forslaget for fritagelse for købsmoms medføre problemer, fordi EU's momsregler forhindrer, at vi på den ene side kan fritage organisationerne for at betale moms af deres salg og samtidig fritage dem for at betale moms, når de køber ind. Derfor må vi umiddelbart afvise forslaget fra Kristeligt Folkeparti om fritagelse for købsmoms, men vi er samtidig indstillet på at få undersøgt mulighederne for, hvordan det kan undgås, at staten profiterer på organisationernes indsamlede penge.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Henrik Sass Larsen som ordfører og derefter hr. Mikkel Dencker.

**Henrik Sass Larsen (S):**

Målet og hensigten med forslaget, nemlig at styrke og understøtte almennyttige organisationers muligheder for at udføre det formål, som de nu engang er sat i verden til, kan få vores fulde sympati. Almennyttige organisationer udfø-