

Men spørgsmålet var, om man kunne gøre noget mere, og der er ikke noget færdigt endnu, for ud over at jeg også kan se ideen i, at man måske skulle nyde en øl i stedet for vin – det blander jeg mig ikke i – synes jeg, det ville være interessant, hvis man via afgiftssystemet kunne være med til at undgå, at det er nogle bestemte store bryggerier, der sidder på det danske marked og måske ikke bidrager til, at mangfoldigheden, når man skal vælge en øl, er til stede.

Det er noget, vi er optaget af i SF, ud fra at der også skal være mangfoldige muligheder i forbrug, hvor noget af det eventuelt kan løses her. Det vil jeg vende tilbage til, og jeg håber, at skatteministeren ser positivt på det. Noget andet skal løses via konkurrencelovgivningen.

Kl. 11.55

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

Afstemning

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.56

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 28:

Forslag til folketingsbeslutning om afskaffelse af befodringsfradraget og etablering af et fleksibelt trafiktilskud.

Af Morten Homann (SF) m.fl.
(FremSAT 30/10 2003).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Socialistisk Folkeparti ønsker at fjerne befodringsfradraget fra skattesystemet og dele pengene ud til amterne og Hovedstadens Udviklingsråd. De skal så vælge at bruge midlerne til forbedring af den kollektive trafik eller til direkte tilskud til transport mellem bolig og arbejdssted eller en kombination heraf. Det drejer sig om et beløb i størrelsesordenen 2,5 mia. kr., som ifølge forslaget årligt skal overføres til amterne og HUR.

Regeringen ønsker ikke, det vil jeg gerne slå fast med det samme, at afskaffe den gældende ordning for befodringsfradraget. Vi kan derfor ikke støtte beslutningsforslaget.

Reglerne om befodringsfradraget, som de ser ud i dag, indebærer, at der gives fradragt for befodrning mellem hjem og arbejde. Fradraget er afhængigt af den daglige transportafstand, men uafhængig af valg af transportmiddel. Det er en enkel ordning for borgerne at forstå, og fra i år er den også enkel på den måde, at mange borgere vil få fortrykt befodringsfradraget på selvangivelsen.

Befodringsfradragets ordning giver fradrag, uanset hvilken transport der vælges, og indebærer på den måde en tilskyndelse til en miljøvenlig transportform, idet fradraget giver en forholdsvis høj kompensation til den, der vælger offentlig transport, kollektiv transport, eller som f.eks. vælger at køre flere sammen i samme bil.

Befodringsfradraget er endvidere med til at understøtte mobiliteten på arbejdsmarkedet. Borgerne kan vælge en bopæl og selv på forhånd vurdere konsekvenserne af enten et jobskifte eller valg af en anden bolig. Det er også en af de faktorer, der gør det lettere at opretholde bosætningen i yderområderne.

Netop på det område har regeringen jo taget initiativ til at forbedre befodringsfradraget. Re-

geringen har således i formiddag fået vedtaget en målrettet forbedring af befordringsfradraget til pendlere, der bor i særligt udpegede områder, og som kører mere end 100 km dagligt for at komme på arbejde. Med regeringens forslag gøres det mere attraktivt for erhvervsaktive at bo i yderområderne i Danmark.

Jeg tror derimod ikke, at forslaget fra SF vil gøre livet lettere for borgerne, tværtimod. Under hvilke omstændigheder vil jeg som borger kunne søge om at få et tilskud til transport fra amtet? Hvornår kan jeg være sikker på at få det? Hvad nu, hvis jeg flytter til et andet amt? Så kan helt andre regler måske gælde i det amt, og jeg skal igen til at søge om tilskud. Kan jeg være sikker på at få det, og hvordan påvirker det min beslutning om at flytte til en ny bolig?

Der skabes usikkerhed for den enkelte borger. Ordningen vil således være langt mere uigenomsigtig end den gældende befordringsfradragetsordning, og fradraget gives efter objektive kriterier.

Endelig vil forslaget for en lang række mennesker være i strid med regeringens skattestop, og det vil indebære en øget skattebetaling. Det tror jeg at mange borgere ligesom jeg vil have meget svært ved at se det positive i.

Kl. 13.05

Jeg vil gerne understrege til sidst, at dette forslag efter min allerbedste opfattelse virkelig vil være bureaukrati, så det basker. Det vil heller ikke, som jeg har været inde på før, have de gavnlige effekter, som forslagsstillerne lægger op til. Tværtimod synes jeg, det eksisterende befordringsfradrag netop har en lang række positive effekter derved, at det fremskynder interessen for at bruge den kollektive trafik, den miljøvenlige trafik, flere kunne køre sammen i samme bil osv.

Regeringen kan altså ikke støtte dette beslutningsforslag.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Peter Christensen som ordfører.

Peter Christensen (V):

Venstre mener ikke, at det er statens rolle at fratage danskerne deres incitament til at arbejde eller i den grad afskære befolkningen fra selv at bestemme, hvor de ønsker at yde en indsats på arbejdsmarkedet. Men det er sagens kerne, at SF's beslutningsforslag netop vil medføre dette. En afskaffelse af befordringsfradraget vil fjerne ethvert incitament til at arbejde for alle borgere,

der i dag har langt til deres arbejdsplads. På et tidspunkt med en økonomi i slæbegear, kan man kalde det, og hvor der ikke er stigende beskæftigelsestal, virker det som et absurd forslag.

I mange dele af landet er der ikke mulighed for at benytte offentlige transportmidler, eller den offentlige transport er ufleksibel i forhold til f.eks. de arbejdstider, man har. Så konsekvenserne af forslaget vil være kæmpestore for de mange danskere, hvor der ikke eksisterer noget reelt alternativ til en eller to biler.

Forslaget vil afskære den del fra at søge eller beholde et job, der ligger i afstand fra boligen. For dem vil der være et betydelig mindre økonomisk incitament til at arbejde uden befordringsfradraget; og det økonomiske incitament er ikke for stort i forvejen.

I beslutningsforslagets bemærkninger står der, at befordringsfradraget bør fjernes fra skattesystemet, fordi det er urimeligt og for dyrt for skatteyderne. Det synes jeg er noget sludder. Venstre har lovet, at vi ikke vil forringe skatteydernes situation, tværtimod. Men det er dog præcis, hvad forslaget vil medføre. Men ud over det vil jeg huske SF's trang til at tænke på skatteyderne, for det er ikke så tit, at jeg oplever det. SF's forslag er en hån mod alle de danskere, der trods store udgifter alligevel har lang transporttid, fordi de ønsker at være på arbejdsmarkedet og stadig blive boende i f.eks. et udkantsområde.

Danskerne pendler, fordi det er nødvendigt, og jeg er glad for, at vi har en fleksibel arbejdsstyrke. Det er godt og givende. Det eksisterende befordringsfradrag er en god idé af mange grunde, men grundlæggende fordi pendling og arbejdskraft supplerer hinanden og derfor også skal behandles sådan.

SF henviser i beslutningsforslaget til Danmarks TransportForskning, så det vil jeg også gøre. Ninette Pilegaard, forsker ved Danmarks TransportForskning, har i 2003 udgivet en afhandling, hvor resultatet taler for sig selv. Befordringsfradraget er den klart bedste mulighed for at skabe et mere fleksibelt arbejdsudbud, og derfor også et mere effektivt arbejdsmarked med lavere arbejdsløshed.

Vækst er forudsætningen for højere beskæftigelse. Forudsætningen for vækst er et fleksibelt arbejdsmarked, og forudsætningen for et fleksibelt arbejdsmarked er bl.a. kørselsfradrag. Venstre er optaget af både at skabe vækst og beskæftigelse og kan derfor naturligvis ikke støtte SF's beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg kan ikke undgå at more mig lidt over, at hr. Peter Christensen opfatter dette som, at nu kommer staten ind og fjerner folks incitament til at arbejde. Man kunne vende den rundt og sige, at i og med at man har etableret et befodringsfradrag, spiller staten jo en aktiv rolle. Hr. Peter Christensen forsvare, at staten skal ind og blande sig i folks beskæftigelsesvilkår, transportvilkår, i og med at han vil opretholde et befodringsfradrag. Jeg reducerer sådan set det statslige engagement på det her område.

Nå, nu til substansen i forslaget. Vil hr. Peter Christensen ikke medgive, at den geografiske fordeling af befodringsfradraget i dag er skæv, al den stund at en meget, meget stor del af befodringsfradraget gives til pendlere i hovedstadsområdet, hvor vilkårene er ganske anderledes, end f.eks. hvor hr. Jens Peter Vernersen kommer fra?

I hovedstadsområdet er den kollektive trafik en udmærket måde for langt de fleste mennesker at komme til og fra arbejde på, og der vil det være mere målrettet at gå ind og forbedre den kollektive trafik, mens transportforholdene hos hr. Jens Peter Vernersen i Ringkjøbing Amt er sådan, at den kollektive trafik aldrig nogen sinde alene vil kunne dække behovet.

Så skal vi ikke lave en løsning, som er målrettet til de forskellige situationer, der er i storbyerne og på landet?

Kl. 13.10

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Staten blander sig jo i privatbilismen med afgifter på både biler, benzin, diesel og andre ting. Derfor kan man sige, at bl.a. befodringsfradraget er et middel til at rette lidt op på den indblanding.

Som jeg sagde i min tale, antyder SF nærmest i det her beslutningsforslag, at det er billigt at have bil i dagens Danmark. Det er ikke den virkelighed, jeg oplever; jeg tror heller ikke, at der er mange af de danskere, der er nødt til at have en bil for at passe deres arbejde, der oplever det, som om det virkelig er billigt at have køretøjet.

Så blev jeg spurgt, om jeg kan bekræfte, at det fordeler sig lidt forskelligt i provinsen kontra hovedstadsområdet. Jeg kan jo se i beslutningsforslaget, at der har SF estimeret det provenutab, der er ved befodringsfradraget, til at være 0,9 mia. kr. i hovedstadsområdet og 1,8

mia. kr. i provinsen. Der er mit svar bare, at fra Venstres side ønsker vi ikke at sige til mennesker, hverken i provinsen eller i hovedstadsområdet, at fordi det fordeler sig forskelligt, så fjerner vi det, og så skal I være afhængige af, om den enkelte politiker i amtsrådet ønsker at give jer en bus, som I ikke kan nå alligevel, eller et befodringsfradrag.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg ved også godt, at det må være svært for hr. Peter Christensen at være den, der skal stå og forsvare, at staten skal blande sig via skattesystemet for at sikre, at folk kan arbejde, og at de kan komme frem og tilbage mellem hjem og arbejde. Hr. Peter Christensen forsvare, at staten skal blande sig via befodringsfradraget, og SF spørger, om vi ikke skal skruer ned for det statslige engagement på det område og lave en målrettet løsning for at afhjælpe folks transportbehov.

Kan vi ikke være enige om, at transportbehovene i hovedstaden og i provinsen er vidt forskellige? I hovedstaden kan den kollektive transport være en god løsning for en meget, meget stor del af befolkningen, selv om der kan være behov for at gøre den billigere og bedre. I Ringkjøbing Amt derimod, hvor hr. Jens Peter Vernersen kommer fra, i tyndtbefolkede områder, hvor den kollektive trafik aldrig nogen sinde vil kunne komme op og dække transportbehovet fuldt ud, der vil der være behov for at bruge midlerne mere målrettet på at sørge for, at der er mulighed for at komme omkring også for de folk, som måske ikke har råd til en bil i dag.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Vi kan jo have en lang debat om, hvorvidt staten må blande sig eller ej, men det er jo overhovedet ikke det, beslutningsforslaget er centreret om. SF kan ikke lide biler, og derfor kan de heller ikke lide befodringsfradrag, og længere er den efter min opfattelse ikke. Og fordi SF godt er klar over, at det er lidt voldsomt at fortælle alle de mennesker, der har langt til arbejde, at det nu er deres eget problem, så har man i beslutningsforslaget indbygget muligheden for, at man kan søge og måske få et befodringsfradrag hos nogle politikere fra et amtsråd.

Man er altså godt klar over, at der er et ømt punkt, men jeg er lidt overrasket over, SF ikke bare toner rent flag i det her beslutningsforslag og siger, at de er imod befodringsfradraget.

Folk skal over i busserne, og hvis det betyder, at de må stå tidligere op for at nå bussen for at kunne komme på arbejde til tiden, så må de gøre det. Det havde da været mere ærligt.

Men om jeg kan leve med, at staten blander sig ved at give et befordringsfradrag, det garanterer jeg for, at jeg kan leve godt med, og det kan de mennesker, som er nødt til at have en bil eller to, og som måske bor i provinsen, også leve med.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg er glad for, at hr. Peter Christensen nu trækker fuldstændig i land med hensyn til sine bemærkninger om, hvorvidt der er tale om statslig indblanding eller ej. Det er rigtigt, at staten blander sig i dag. Det er det, hr. Peter Christensen forsvarer. Jeg snakker om en anden form for offentlig indblanding, nemlig at give en målrettet løsning til folk, alt efter om de bor i provinsen eller i hovedstaden.

Men vil hr. Peter Christensen ikke forholde sig til det problem, at det uanset befordringsfradraget i dag er umuligt for mange mennesker, som også bor i udkantsområderne, at have råd til en bil, og at der derfor også er behov for at finde nogle løsninger, som kan passe dem?

Det kunne dette målrettede trafiktilskud vel rette op på. Man kunne give folk nogle muligheder for at gå sammen om samkørselsordninger, delebilsordninger, man kunne lave nogle målrettede løsninger, så folk også i tyndtbefolkede områder kan komme omkring, ikke med færre biler, men med en bedre udnyttelse af de biler, der er.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Peter Christensen, og når han har svaret, er det hr. Jens Peter Vernersen som ordfører.

(Kort bemærkning).

Peter Christensen (V):

Jeg tror, at SF er klar over, at vi heller ikke på dette område ønsker at forringe skatteydernes muligheder. Vi har i form af vores skattestop faktisk lovet, at vi ikke vil forringe de økonomiske muligheder, og det skal heller ikke ske på det her område.

Kl. 13.15

Når der bliver sagt delebiler og sådan nogle ting, vil jeg sige, at befordringsfradraget jo overhovedet ikke er til hinder for det. Den måde, vi har indrettet befordringsfradraget på i dag, er jo

overhovedet ikke til hinder for, at man f.eks. kører flere i en bil, tværtimod er der ligefrem et økonomisk incitament til, at man fylder bilen op.

Det er der også mange der gør, fordi befordringsfradraget gives til den enkelte, uanset om man selv kører eller ej. Og det vil sige, at hvis man er fire i bilen, er der fire, der får et befordringsfradrag, og så er der jo virkelig et økonomisk incitament til faktisk at spare lidt på benzin ved at køre sammen. Så der er ingen problemer i den henseende med det gældende befordringsfradrag i dag.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Jens Peter Vernersen som ordfører.

Jens Peter Vernersen (S):

Med den interesse, jeg kunne forstå der var for Ringkjøbing Amt, og det er jo altid dejligt, kunne man få det indtryk, at forslaget var mit eller Socialdemokratiets. Bare for at være helt sikker på, at ingen har misforstået det, vil jeg sige, at det er det ikke. Jeg kan helt afkræfte, at vi overhovedet har noget med det her forslag at gøre – bare for en sikkerheds skyld.

Jeg vil godt sige, at det her beslutningsforslag, som det jo er, og det er ikke et lovforslag, faktisk er en genfremsættelse fra februar 1997. Så det er 6 år siden, vi har haft lejlighed til at diskutere et forslag af denne her karakter, men man kan jo se, at synspunkterne stort set er de samme.

Beslutningsforslaget om at fjerne befordringsfradraget og føre provenuet over til andre, herunder Hovedstadens Udviklingsråd, altså HUR, således at man kan anvende provenuet til trafikformål, støttes altså ikke af Socialdemokratiet.

Jeg vil godt sige, at befordringsfradraget er vigtigt for at sikre mobiliteten mellem hjem og arbejde. Den form for befordringsfradrag, vi har i dag, hvor fradraget kan anvendes, uanset om man benytter bil eller offentlig transport eller tager sin cykel mellem hjem og arbejde, giver altså en frihed til den enkelte; en frihed til også at tage et job, der ligger lidt længere væk fra hjemmet.

Hvis vi skulle vedtage det her beslutningsforslag, ville det betyde en betydelig omlægning, således at det i stedet for at være et fradrag for den enkelte lønmodtager blev et tilskud til amter og til Hovedstadens Udviklingsråd, så de kan investere i kollektiv trafik.

Her er det jo sådan, at der ikke er nogen som helst sandsynlighed for, at det så vil lykkes. Det fremgår også af forslaget, at der, hvor man efter denne her omlægning ikke har mulighed for at bruge kollektiv trafik, skal der være mulighed for det, og der vil jeg godt citere fra beslutningsforslaget:

»I tyndt befolkede amter som f.eks. Ringkjøbing Amt, der kan man vælge at yde et tilskud, der svarer til befordringsfradragets skatteværdi.«

Der vil jeg godt sige, at med det pres, amterne har på deres økonomi, ikke mindst under den nuværende regering, vil jeg måske være noget usikker over for at overlade det til amterne, også til Ringkjøbing Amt, at tage stilling til, om man derovre skal have et tilskud til befordring mellem hjem og arbejde. Jeg tror måske ikke, at folk kunne være sikre på, at de fik det samme tilskud som værdien af befordringsfradraget.

Bemærkningen om, at den største del af befordringsfradraget tilfalder folk i København, kræver vel den tilføjelse, og det var også med, da vi behandlede forslaget sidst, at der jo bor mange mennesker her, og der er jo ikke plads til, at de mennesker, der pendler ind til København, kan bo her. Og man kan vel også sige, at med den pris, der er på huse i København, er det vel også alt andet lige rimeligt, at folk kan vælge at bo lidt længere væk og så lade sig transportere frem og tilbage.

Men det er også klart, at uanset vi nu har sagt de her ting, er det jo ikke sådan, at alle problemer er løst for alle. Folk, der ikke har en bil til rådighed, har naturligvis problemer og må finde andre befordringsmuligheder.

Jeg vil også sige om problemerne i København, at bilkøerne på indfaldsvejene jo meget tyder på, at man burde gøre en større indsats for at få pendlere over i andre transportformer.

Kl. 13.20

Nu hørte jeg, ikke mindst under skatteministerens indlæg, at man havde gjort så meget med hensyn til befordringsfradraget i yderområderne, og at vi i formiddags vedtog et forslag, som tilførte ekstra 20 mio. kr. til befordringsfradraget.

Det får mig altså til at minde skatteministeren om, at det ikke er så forfærdelig lang tid siden, at man tog ikke 100 mio. kr., ikke 200 mio. kr., men mere end 300 mio. kr. fra den kollektive trafik, hvilket betød, at pendlere og andre, der vælger at køre i bus eller tog, får en højere billetpris – 10-20 pct., hr. skatteminister. Det er virkelig

noget, som disse mennesker, der vælger den transportform, kan mærke. Derfor synes jeg, det er lige stærkt nok at stå heroppe og sige, at man har gjort sådan og sådan, når man har taget så store beløb fra pendlere.

Når man så siger, at man ikke kan lægge det her om på grund af skattestoppet, og når man heller ikke mener, at det er det, man skal, vil jeg sige, at man havde jo ingen problemer med skattestoppet, da man skulle tage over 300 mio. kr. fra pendlere og andre, der kører med bus og tog. Da havde man ingen problemer med skattestoppet.

Det er egentlig også den samme bemærkning, jeg godt kunne komme med til hr. Peter Christensen, der jo var inde på, at man ikke vil forringe de økonomiske muligheder. Jamen det gør man jo, når man ud af det her trafikområde faktisk tager over 300 mio. kr.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg vil gerne lige bede formanden notere, at Det Konservative Folkeparti har holdt sit ordførerindlæg, for man skal lægge øre til meget.

Ifølge Socialdemokraterne skal der åbenbart ikke ændres noget som helst ved det nuværende system. Alt er godt, som det er. Vi skal hellere holde fast i systemet end bare lægge op til den mindste smule forandring.

Når hr. Jens Peter Vernersen beskriver det nuværende system som en frihed for den enkelte, vil hr. Jens Peter Vernersen så ikke forklare mig, hvor friheden ligger for den enkelte, som skal pendle fra Københavns forstæder og ind til byen, og når de skal holde i kø på de overfyldte motorveje? Hvor ligger friheden for den enkelte, hvis man f.eks. bor i hr. Jens Peter Vernersens eget amt, Ringkjøbing Amt, og ikke har råd til en bil, men har brug for andre måder for at komme til og fra arbejde? Hvor er friheden for den enkelte i den situation? Er der ikke behov for en mere målrettet løsning som det her?

Så noterede jeg mig, at hr. Jens Peter Vernersen mente, at der skulle gøres en indsats i hovedstadsområdet for at lokke flere folk væk fra bilerne og over i den kollektive trafik. Jeg lader den lige stå et øjeblik, for er det ikke lige præcis det, forslaget går ud på?

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Når hr. Morten Homann siger, at bare man vil lægge det det mindste om, er vi imod, vil jeg si-

ge, at det her drejer sig ikke om at lægge det det mindste om. Det drejer sig om at fjerne befordringsfradraget for de mange lønmodtagere, som har mere end 24 km på arbejde. Og de har ikke sikkerhed for, at der bliver sat noget andet velfungerende i stedet for. Det er sådan set bare det, det drejer sig om.

Jeg vil sige, at jeg tror, SF kan slippe af sted med at fremsætte det her forslag, det tror jeg faktisk, men hvis det var os, der havde fremsat det, ville man se en folkelig debat om det uden lige, for så var der en risiko for, at det kunne blive vedtaget, når vi danner regering næste gang. Så ville man få at se, hvordan det her ville påvirke folks mønster, når de skulle tage på arbejde.

Det er jo ikke et spørgsmål om ikke at ville forandre. Vi har jo faktisk ændret befordringsfradraget, også da vi var i regering, men at lave en ændring, hvor man tager det – og jeg håber, at der er nogle, der bemærker det – fra disse mange, mange medarbejdere, som har mere end 24 km på arbejde, synes jeg er stærkt nok.

Første næstformand (Svend Auken):

Så går vi videre i ordførerrækken, og nu er det faktisk fru Colette L. Brix som ordfører.

Colette L. Brix (DF):

Forslaget fra SF går kort fortalt ud på, at man afskaffer befordringsfradraget og i stedet anvender det til investeringer og takstnedsættelser i den kollektive trafik. Dermed vil SF gøre op med en af hjørnestenene i dansk skattepolitik, nemlig at man har ret til fradrag for de udgifter, man har i forbindelse med tilvejebringelsen af sin indtægt.

I Dansk Folkeparti er vi lodret imod en afskaffelse af befordringsfradraget. Det er vi, fordi den nuværende ordning bidrager til, at der er stor mobilitet på arbejdsmarkedet. Den mobilitets skæbne frygter vi for alvor for, hvis dette forslag gennemføres. Det vil i langt højere grad end nu betyde, at man fastholder folk i arbejdsløshed i de dele af landet, hvor det er vanskeligt at finde job, mens man især i de store byer kan frygte flaskehalse på grund af et mindre udbud af arbejdskraft. En sådan udvikling vil Dansk Folkeparti ikke medvirke til.

Kl. 13.25

I Dansk Folkeparti bryder vi os heller ikke om den holdning, der ligger i SF's forslag, som går ud på, at folk skal tvinges til at benytte offentlige transportmidler, hvilket vil medføre, at den flek-

sibilitet, som den enkelte har i dag til selv frit at vælge sit transportmiddel, vil forsvinde.

Med den nuværende ordning får folk et fradrag, hvis skattebesparelse de selv kan råde over. Dermed kan den enkelte selv fastlægge, hvilken kombination af kollektiv og individuel transport der tjener ham/hende bedst.

Charlotte Dyremose (KF):

Jeg skylder måske at sige til hr. Morten Homann, at det her er så det egentlige ordførerindlæg fra Det Konservative Folkeparti.

Det nuværende befordringsfradrag er jo en enkel ordning, og der er tale om en gennemskuelig ordning. Der er tale om en ordning, hvor man kender konsekvensen, hvis man skifter bopæl, eller hvis man skifter job. Der er tale om et fradrag, sådan at vi har større fleksibilitet på arbejdsmarkedet.

Vi har faktisk de seneste dage hørt om, hvordan der er ved at være flaskehalsproblemer på arbejdsmarkedet. Ud over at der desværre er en masse mennesker, der har mistet deres job, er der også en masse arbejdspladser, der mangler arbejdskraft, og der er befordringsfradraget en af de ting, der kan være med til i hvert fald at mindske den slags problemstillinger.

Desuden gives det samme befordringsfradrag uanset transportformen, og derfor kan det netop betale sig at køre flere i bilen, tage toget eller for dem, der er i god form, måske oven i købet tage cyklen, hvis vi nu også skal tage et sundhedsmæssigt perspektiv, særligt for dem, der bor langt ude, hvor det vil være frygtelig sundt at cykle.

SF's forslag virker altså på os i Det Konservative Folkeparti meget bureaukratisk, meget kompliceret og meget uigennemskueligt, og vi ønsker derfor ikke at støtte forslaget.

Det ændrer ikke på, at vi lægger stor vægt på styrkelsen af den kollektive trafik i de områder, hvor det er muligt at gøre det. Derfor er vi også glade for den massive investeringsplan, som er blevet lagt frem fra regeringens side. Vi kan så kun ærgre os over, at der er nogle af de investeringer, der er sket på det område, som SF har været imod.

Anders Samuelson (RV):

Det Radikale Venstre kan ikke støtte det her forslag om at fjerne befordringsfradraget og så i stedet for etablere et fleksibelt trafiktilskud, som SF foreslår. Vi er rimelig overbevist om, at det her nok er en af de mere komplicerede løsninger,

man kunne finde på en problemstilling, der burde tages fat på. Og SF skal da have ros for, at de har fundet frem til en så kompliceret løsning; det kræver da alligevel lidt fantasi, må man sige.

Vi ønsker faktisk ikke at gå den vej. Hvis man skulle gøre noget, som vi ser det, og gøre noget ved befordringsfradraget, ville vi omgående bruge de penge på at sætte skatten på arbejde ned, og hvis man skulle gå denne vej, kunne man hæve befordringsfradraget. Det er faktisk det, vi har haft overvejelser om at gøre, men vi er kommet til den konklusion, at det ikke holder en meter at gå den vej.

Vi har indgået en trafikftale med regeringen, og der mener vi faktisk, at vi får gjort noget for den kollektive trafik, som bærer i den rigtige retning.

Men at gå ind og lave den her model, som ingen stort set kan gennemskue, hvor man skal til at give en mulighed for, at enkelte, særlige og klart afgrænsede grupper kan få et befordringsfradrag, tror vi simpelt hen ikke på er noget, der er nogen som helst, der har gavn af.

Vi arbejder konstant på at komme med forslag om at forenkle vores skattesystem, og det her er ikke på nogen måde et forslag, der går i den retning, ud over det overordnede bare at fjerne det, men det er ikke bare det, SF gør, for de fjerner det, og så begynder de at bygge en hel masse andre ordninger op i stedet for.

Så: Nej tak til det forslag, men prøv igen.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg kan huske, at dengang, jeg var ganske ung – tilbage i 1980'erne – tog Det Radikale Venstre miljøpolitikken alvorligt. Her må jeg sige, at det er andre tider nu.

Kl. 13.30

Jeg vil godt spørge: Kan hr. Anders Samuel sen ikke bekræfte, at trafikken, ikke mindst persontrafikken, er et af hovedproblemerne, når det drejer sig om at nedbringe det danske CO₂-udslip? Netop et forslag som det her kunne i hovedstadsområdet, hvor det gav god mening at bruge kollektiv trafik, hjælpe folk væk fra bilerne og over i den kollektive trafik, have en positiv indvirkning på CO₂-udslippet.

Så hvis hr. Anders Samuel sen sætter sig ind i Det Radikale Venstres tanker fra midten af 1980'erne, hvor man tog miljøpolitikken alvorligt, kunne han så ikke se en miljøpolitisk pointe i at lave et forslag, som går i den her retning?

(Kort bemærkning).

Anders Samuel sen (RV):

For det første skulle jeg hilse og sige, at jeg er rimelig overbevist om, at en hel del vil påstå, at hr. Morten Homann stadig væk er ganske ung, det er vi jo nogle stykker, der er, mere eller mindre i hvert fald, alt er jo relativt, men lad os lige få det slået fast først.

Derudover tager vi faktisk stadig væk i Det Radikale Venstre miljøpolitikken meget alvorligt. Men vi er også et så forholdsvis nuanceret parti, at vi godt er klar over, at når man skal ind at røre ved det her rimelig minebefængte område, så skal man også have gode og konstruktive bud på nogle løsninger og alternativer til de folk, for hvem bilen er et nødvendigt, om ikke onde, så i hvert fald, vil de sikkert sige, nødvendigt gode. For andre kan det så være et nødvendigt onde.

Det er altså ikke sådan, at man i hele landet bor lige klos op og ned ad en bybus eller bor lige klos op og ned ad en S-togs-station. Sådan en realistisk tilgang har vi også i Det Radikale Venstre til det, og selv om man sætter nok så mange X-busser ind rundt omkring, er det heller ikke nødvendigvis sådan, at det løser problemerne. Så der skal en nuanceret tilgang til denne her problemstilling, den vil vi gerne tage op og angribe og gå konstruktivt ind i, men det er ikke det, der er udtrykt i det her forslag, ikke på nogen måde. Resultatet er, som vi ser det, at man klapper til, fuldstændig vilkårligt.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Bare lige for at få på plads, hvor vi har Det Radikale Venstre henne i miljøpolitikken, kunne jeg godt tænke mig at spørge hr. Anders Samuel sen, om Det Radikale Venstre mener, at der er et problem med de stigninger, der er på busbilletpriserne rundt omkring i landet. Det var det ene spørgsmål.

Om Det Radikale Venstre mener, at der er behov for, at den kollektive trafik bliver forbedret. Det var det anden spørgsmål.

Det tredje spørgsmål er: Hvis man nu ikke kan lide SF's løsning, kunne man så forestille sig, at De Radikale, hvis der kom et regerings-skifte, ville være medvirkende til at lægge et loft på busbilletpriserne på maks. 10 kr.?

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Anders Samuel sen for at svare.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

At give et tilsagn om en maksimumspris på busbilletter på 10 kr., ja, det skal man være SF'er eller Enhedslisterepræsentant, tror jeg, for at kunne gøre, sådan at kaste penge ud ad vinduet uden på nogen måde at signalere, hvor man vil skaffe nogle alternative midler. Det kan vi ikke i Det Radikale Venstre, dertil er der simpelt hen en for stor befolkning af håndtasker i vores parti.

Vi tager miljøet, vil jeg gerne understrege, meget alvorligt. Men der er andre måder, man kan gøre det på. F.eks. kan man gå ind og få gjort en alvorlig indsats med hensyn til partikelfiltre. Et alternativ er en omlægning af registreringsafgifter, sådan at biler, der forurener meget, bliver dyrere, og biler, der forurener meget lidt, bliver meget billigere. Det er også en måde at angribe miljøproblemstillingerne på.

Så det her, hvor man tager en enkelt ting ud og river den ud af en sammenhæng, og som i sidste ende bare kommer til at ramme folk, der har alvorlige transportproblemer, på må og få, går vi ikke ind for. Der skal være en langt mere nuanceret tilgang, og det er det, vi ønsker.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jeg ved ikke, om hr. Anders Samuelsen er klar over, at man i visse kommuner har valgt helt at fjerne det, at folk skal betale for at tage bussen, fordi det ganske simpelt var for dyrt i administration, at folk skulle betale de her beløb for deres busbilletter.

Så vil jeg sige til hr. Anders Samuelsen: Jamen det er jo sørgeligt, men sandt, at man *skal* være medlem af Enhedslisten eller SF for at kombinere miljøpolitikken med socialpolitikken. Sådan er vi nemlig i Enhedslisten og formodentlig også i SF. Vi er så nuancerede, for at bruge hr. Anders Samuelsens eget ord, at vi godt kan finde ud af slå to fluer med ét smæk.

Ideen med at lægge et loft på busbilletpriserne på 10 kr. betyder jo – da der er en gruppe mennesker i vores samfund, der ikke har råd til at have en bil, men som er tvunget til at tage den offentlige transport – at vi slår den flue ved, at vi sørger for, at der er nogle mennesker, der kan få billig transport. På den anden hånd, når man gør det billigere, så giver man folk et incitament til at tage den kollektive transport i stedet for at have en bil, og den anden flue, man slår, er, at

man på den måde afhjælper nogle miljøproblemer i samfundet.

Men det er Det Radikale Venstre ikke indstillet på, kan jeg høre.

Kl. 13.35

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Udi disciplinen at kunne to ting på én gang anerkender jeg selvfølgelig, at Enhedslisten og SF er langt bedre end Det Radikale Venstre til at levere to gaver på én gang og så undlade at fortælle, hvor finansieringen skal komme fra. Fint nok, men den konkurrence kan jeg simpelt hen bare ikke deltage i. Og hvis SF og Enhedslisten er så enige, må I jo hellere slå jer sammen, men det må I selv finde ud af.

Jeg er udmærket klar over, at der er kommuner, der har valgt at gøre det gratis at køre i bybus, ud fra at det er en god forretning. Det synes jeg er genialt. Jo flere, der laver den løsning, jo bedre. Det vil vi bakke fuldt op om, og det vil heller ikke komme i konflikt med nogen som helst form for håndtasker.

Men der skal altså grundlæggende være sammenhæng i tingene, og det, man ikke kan løbe fra fra SF's side, det er jeg fuldstændig overbevist om, er, at hvis man laver det her tiltag, så kommer man til at knalde folk oven i hovedet, som har et helt banalt transportproblem, som de skal have løst. Når man ikke gør det på en mere nuanceret måde, end man gør her, ja, så har vi et forklaringsproblem, og det forklaringsproblem ønsker vi ikke at deltage i.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Pernille Rosenkrantz-Theil, og derefter er det hr. Anders Samuelsen. Så tror jeg, vi går videre i ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jeg ved godt, at det er hr. Anders Samuelsens yndlingsspor at sige, at venstrefløjen ikke har nogen bud på finansiering.

Jeg bliver så nødt til at spørge hr. Anders Samuelsen, om han har gjort sit hjemmearbejde så godt, at han har læst Enhedslistens forslag til finansiering, om hr. Anders Samuelsen vil erkende, at vi i forbindelse med det her års finanslov har fundet 40 mia. kr. til at finansiere de forskellige tiltag, vi har, altså en væsentlig større omrokering, end der f.eks. er på Det Radikale Venstres finanslovsforslag.

Så vil jeg sige, at jeg godt kan komme med et bud på, hvordan jeg mener, man skal finansiere ting, der dels er til gavn for miljøet, dels er til gavn for de mennesker, der ikke tjener så mange penge i Danmark. Jeg mener sådan set, det ville være på sin plads, at vi fjernede fradraget for pensionsopsparinger for de mennesker, der sparer mere end 100.000 kr. op om året. Det ville give os et provenu på omkring 5 mia. kr., 5 mia. kr.! Vi ville altså kunne gøre alle busser i Danmark gratis for det beløb.

Så jeg tror ikke, at man kommer langt fra Det Radikale Venstres side, hvis man vil fortsætte med hr. Anders Samuelsons yndlingsspor, nemlig at sige, at vi ikke kan finansiere vores forslag.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Jeg troede sådan set, at det primært var et SF-forslag, men o.k., der er en fælles ånd i det, og det er fint nok.

Men egentlig synes jeg, at Enhedslistens ordfører går i fælden lige med det samme, idet hun nævner et godt eksempel på noget, der ikke er finansieret på nogen måde, nemlig at man skal fjerne fradragsretten for pensionsindbetalinger på over 100.000 kr. om året. Der forudsætter man, at folk bare fortsætter med at indbetale til pension, uagtet at man nu ikke længere har fradragsretten. Det er jo håbløst. Selvfølgelig gør de ikke det, og så forsvinder det her store provenu på de 5 mia. kr. ud i den blå luft, så er det væk, så er der ingenting i det.

Derfor siger jeg, at det er bedre med nogle konkrete forslag, som vi f.eks. har om omlægning af registreringsafgifter på biler, så vi får fremme af de miljøvenlige biler. Det gør vi, og vi viser, hvordan det bliver fuldt finansieret. Det er oven i købet overfinansieret, fordi vi som udgangspunkt spørger, hvad der vil ske, hvis nu folk overhovedet ikke ændrer adfærd. Vi ved godt, at folk ændrer adfærd, og derfor kommer det ned på, at samlet er der en provenuneutral virkning i det, men en stærk forbedring for miljøet. Det er den slags forslag, vi skulle diskutere i stedet for.

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Pernille Rosenkrantz-Theil kan ikke få ordet for flere korte bemærkninger, men til gengæld er hun ordfører, så hun får ordet som ordfører.

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jamen så fortsætter vi da bare den vej rundt.

Jeg skal lige gøre hr. Anders Samuelson opmærksom på, hvad jeg sådan set godt tror han ved, at vi også går ind for, at man omlægger registreringsafgiften, sådan at der netop bliver taget højde for, om bilen er mere eller mindre miljørigtig.

Så vil jeg sige, at vi jo har haft et fælles finansieringsforslag i forbindelse med det her års finanslovforhandlinger, nemlig at det ikke i fremtiden skal være muligt for private at køre på gule plader.

Nu ved jeg godt, at De Radikale har syntes, at de har skullet sovse sig ind i stort set samtlige aftaler, der er blevet lavet under den her finanslov i de åbne forhandlinger med regeringen, men ikke desto mindre har De Radikale ikke fået alle deres forslag igennem og havde derfor heller ikke brug for al deres finansiering. Derfor kunne man jo spørge De Radikale – nu ved jeg godt, at hr. Anders Samuelson kun kan komme herop for at stille mig spørgsmål, men man kunne måske flette et svar ind – om De Radikale ville være villige til at bruge de 800 mio. kr. på eksempelvis at forbedre den kollektive trafik og lægge et loft over priserne på den kollektive trafik.

Det håber jeg at hr. Anders Samuelson kommer op og siger lidt om, når jeg er færdig med mit ordførerindlæg.

Kl. 13.40

Vi mener i Enhedslisten, at den kollektive trafik trænger til et kvalitetsløft, og vi mener, at priserne skal sættes ned, som jeg har sagt tidligere i dag. Vi mener, at der skal være et loft på 10 kr. for en busbillet. Vi mener, at det er en forudsætning for, at vi kan stoppe den eksplosive vækst i biltrafikken i Danmark og samtidig give folk en reel mulighed for at komme på arbejde og til deres uddannelsessteder og besøge venner og bekendte uden at være afhængige af at have en bil.

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti reduceret støtten til den kollektive trafik, sådan at vi rundtomkring i landet ser dramatiske prisforhøjelser, uden at de prisforhøjelser modsvares af tilsvarende serviceforbedringer eller kvalitetsforbedringer af den kollektive trafik. Det er jo ikke kun et angreb på miljøet, det er også lige præcis et angreb på den del af befolkningen, der ikke har adgang til en bil, enten fordi de ikke er i stand til at køre bil, eller fordi de ikke har råd til at have en bil.

Også på det her område må man altså sige, at Dansk Folkeparti og regeringen fører en kamp mod de dårligst stillede. De skaber forringede vilkår for de dårligst stillede i det her samfund, og det synes jeg er rigtig ærgerligt, samtidig med at man med de ting, man har vedtaget omkring den kollektive trafik, også rammer miljøet. Det synes jeg er to rigtig dårlige ting i et og samme forslag. Det er ikke så godt.

Derfor har Enhedslisten også stillet et ændringsforslag til finansloven om, at der tilføres den kollektive trafik over 1 mia. kr., og de er finansieret, må jeg sige til hr. Anders Samuelsen, og pengene skal bl.a. gå til at nedbringe prisen på den kollektive trafik.

I det forslag har vi ikke inddraget befordringsfradraget, sådan som SF gør det i det her forslag, og de 2,5 mia. kr., som kunne bruges langt mere socialt og miljømæssigt forsvarligt og meningsfyldt, end det gør i dag.

Det er jo rigtigt, at fradraget ikke først og fremmest bruges for at lette hverdagen for folk i Jylland med langt til arbejde, men faktisk først og fremmest bruges af folk i hovedstadsområdet og medvirker til at finansiere et bilforbrug, der er miljømæssigt fuldstændig håbløst. Derfor støtter Enhedslisten det her forslag fra SF og støtter dermed et tilskud til, at danskernes transport omlægges.

Vi er enige med SF i, at det er langt bedre at give målrettede tilskud end at operere med et generelt fradrag, og vi er også enige i, at der må åbnes op for forskellige løsninger på transportbehovet i forskellige dele af landet. Alle vil jo vide, at der er en verden til forskel på at bevæge sig rundt med kollektiv transport på Nørrebro, hvor man ikke gider kigge i en køreplan, inden man tager af sted, fordi man ved, at der kører en bus hvert femte minut, og så gøre det samme i f.eks. Korsør, hvor jeg er vokset op, hvor der, hvis man er heldig, går der bus en gang i timen. Derfor skal vi selvfølgelig åbne op for, at der er forskellige løsninger på transportproblemet.

Enhedslisten kan derfor støtte SF's forslag og synes, at det sammen med vores eget forslag på finansloven bør danne udgangspunkt for, at oppositionen allerede nu kan komme med nogle klare bud på, hvilke forbedringer af den kollektive trafik vi vil gennemføre efter det valg, som forhåbentlig snart bliver udskrevet.

Første næstformand (Svend Auken):
Så er det hr. Anders Samuelsen for en kort bemærkning, og efter ham er det hr. Jens Peter Ver-

nersen for en kort bemærkning, og så svarer fru Pernille Rosenkrantz-Theil.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg er glad for, at Enhedslistens ordfører netop nævner et område som f.eks. Korsør. Man kunne nævne andre, og man kunne nævne meget klassiske eksempler fra de tyndtbefolkede jyske områder, hvor man ville komme i svære problemer, hvis man lavede det nummer, der lægges op til her. Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge ordføreren: Er det nok at lave sådan nogle løse hensigtserklæringer, som der ligger her, bare lige lægge dem ud?

Det er egentlig ikke den tankegang, jeg normalt forbinder med SF og Enhedslisten, at så lægger vi bare de penge derud, og så må de finde nogle gode regionale løsninger osv. Skal der ikke være meget mere sikkerhed for, at det her faktisk kommer til at fungere?

Så vil jeg spørge om det, som Enhedslistens ordfører var inde på om de 800 mio. kr. Det ved Enhedslisten jo godt, at de penge er lagt i reserve med henblik på at få udbygget jernbanenet, når man på et tidspunkt bliver enig om det, og er det ikke en fair måde at lave aftaler på? Nogle tager noget, og nogle giver noget, og så holder man sig til det. Så kan man ikke pludselig bruge pengene et andet sted, fordi de ikke lige bliver brugt næste år.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Nu var udsagnet heroppefra fra fru Pernille Rosenkrantz-Theil, at befordringsfradraget i sin nuværende form medvirker til at støtte biler. Det var sådan, det lød.

Kl. 13.45

Med den udformning, befordringsfradraget har med de ændringer, der blev lavet under den socialdemokratisk ledede regering, troede jeg egentlig, det var nogenlunde klart, at hvis man f.eks. har 100 km daglig transport til og fra arbejde, ligger værdien af befordringsfradraget meget tættere på prisen for et pendlerkort end på udgiften til bilkørsel. Jeg vil tro, at befordringsfradraget dækker ca. en femtedel af prisen for at køre i bil, hvorimod det næsten dækker prisen for pendlerkortet, selvfølgelig afhængigt af prisforholdene. Det er blevet ringere under den regering, vi har nu, for den har tyvstjålet over 300 mio. kr. fra pendlere og andre, der rejser med bus. Men værdien ligger faktisk meget tættere

på pendlerens udgifter end på udgifterne til biltransport.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jeg skal i hvert fald ikke benægte, at det er blevet værre under denne regering. Men jeg vil sige det på den måde, at selv om værdien ligger nærmere det, en togbillet koster, end på de omkostninger, man har ved at køre i bil, ændrer det jo ikke ved det faktum, at det er folk, der bor i Københavnsområdet og har nem adgang til offentlig transport, der bruger en stor bid af omkostningerne til befordringsfradrag, og det synes jeg er toptåbeligt. Her skal folk over i den offentlige transport uden at have dårlig samvittighed over det, men jeg ved godt, at det er alt for ufleksibelt for folk, der bor i de tyndtbefolkede områder. Her er situationen anderledes.

Til hr. Anders Samuelsen vil jeg sige: Jeg kan altså ret godt lide regionale løsninger, specielt når vi taler transport. Jeg synes faktisk, det er en rigtig god idé, at man finder ud af på regionalt niveau, hvordan man skal organisere tingene, for det er jo netop på det regionale niveau, man kan tage hensyn til regionale problemstillinger, så det synes jeg faktisk er fint.

Det er klart, at det skal ikke være sådan, at man er fuldstændig blind for, at det på lang sigt kan have nogle utilsigtede virkninger, og så må man selvfølgelig gribe ind. Men jeg synes, vi skal lade det være op til det regionale niveau. Vi kan gribe ind, hvis vi synes, det kører fuldstændig af sporet, men ellers kan jeg faktisk meget godt lide, at det ligger så tæt på borgerne som muligt.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Det er fint nok, men jeg betragter det egentlig primært som en indrømmelse til forslaget. Det eneste, vi ved med hundrede procent sikkerhed, er, at fradraget bliver fjernet, og det skal en masse mennesker nok mærke i deres hverdag. Men fint nok, det er jo den indstilling, man kan have.

Men det, vi ikke ved noget om, er, om der kommer en løsning for de personer. Det kan vi jo håbe, men der er ikke nogen, der ved det, og er det en rimelig måde at gøre det på? Jeg synes det egentlig ikke. Jeg synes, at man skulle sørge for at få lavet nogle aftaler på forhånd og prøve at finde ud af, om man ikke på regionalt plan kan komme med noget, som er troværdigt. Man kunne måske overveje den løsning, som er fore-

slået her, men på den anden side synes jeg egentlig, det er at spille lidt hasard med mulighederne for at få fleksibel arbejdskraft, og hvad ved jeg.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jeg må altså mere mig over, at Det Radikale Venstre siger, at det må være en indrømmelse over for forslaget.

Hr. Anders Samuelsen skulle prøve at læse forslaget igen. Hvis forslag er det? Jeg kan selvfølgelig godt forsøge at lege SF's ordfører, men det tror jeg ikke SF ville være så glad for, og det ville jeg heller ikke selv. Det er ikke mit forslag, så der er ikke nogen indrømmelser over for noget forslag. Jeg kommer med nogle markeringer af, hvor jeg og mit parti står, og så må SF sådan set komme med de indrømmelser, der måtte være, hvis SF har nogle indrømmelser over for deres forslag.

Det er et beslutningsforslag, og det er klart, at hvis man laver et lovforslag på grundlag af det, vil der være nogle ting, man skulle diskutere, bl.a. i hvilket omfang man ville lade det være op til det regionale niveau, og i hvilket omfang man ville lave nogle sikringsmekanismer fra centralt hold. Men jeg vil gerne holde fast i det udgangspunkt, at jeg mener, at regional kollektiv trafik skal besluttes på regionalt niveau, og at regionale transportløsninger skal findes på regionalt niveau. Det kan da godt være, at vi skal have nogle værktøjer – det vil jeg ikke afvise – men at sige, at det er indrømmelser over for SF's forslag, tror jeg trods alt SF'erne ville blive lidt kede af.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Morten Homann.

Morten Homann (SF):

Ja, det ville jeg nemlig blive meget, meget ked af.

Jeg vil gerne sige tak til fru Pernille Rosenkrantz-Theil – ikke for at trække i land over for dette forslag, men faktisk for at støtte det – og så vil jeg sige tak til fru Charlotte Dyremose og hendes fire konservative kolleger, som markerede, at de ønskede status quo, for det er sådan set det bedste, man overhovedet har været ude for.

KL 13.50

Flere ordførere – i sidste omgang tror jeg, at det var hr. Jens Peter Verner fra det konservative Socialdemokrati – har nævnt, at når man

støtter den nuværende ordning er det ikke ensbetydende med, at man støtter biler. Jeg vil godt sætte spørgsmålstegn ved, om det faktisk er rigtigt.

Hvis man tager København og hovedstadsområdet i det hele taget, pendler der hver eneste dag 700.000 biler ind og ud af København, samtidig med at det er det område, hvor befordringsfradraget udnyttes mest koncentreret. Det kræver altså ikke meget hovedregning at se, at en meget stor del af befordringsfradraget faktisk ikke gives neutralt. Folk vælger ikke den kollektive trafik, men bruger faktisk i udpræget grad privatbil i stedet for, så der er i hvert fald behov for en løsning, når det drejer sig om hovedstadsområdet og de øvrige store byer, hvor befordringsfradraget er med til at skabe en uheldig udvikling med for mange biler på vejene, for stort CO₂-udslip og for store trængselsproblemer.

Tilsvarende er der behov for at lave nogle løsninger i udkantområderne, hvor forholdene heller ikke er holdbare. For manges vedkommende er der for ringe mulighed for at få støtte til transport mellem hjem og arbejde, når der er meget lange afstande, f.eks. i Ringkjøbing Amt, og for andre er problemet måske snarere, at de har brug for at komme frem og tilbage mellem arbejdsplads og hjem eller uddannelsessted og hjem, men ikke har råd til en bil.

I begge tilfælde er der behov for at lave nogle løsninger, som tilgodeser alle, og det er netop det, forslaget her går ud på. Det fjerner det totalt umålrettede befordringsfradrag og erstatter det med nogle løsninger, som i hovedstadsområdet og andre storbyer er målrettet til at få hjulpet folk over i den kollektive trafik og forbedre den, mens der i udkantområderne enten skal laves befordringsfradraglignende løsninger eller noget andet, som også tilgodeser folk, som ikke har råd til en bil, og giver alle mobilitet. Det er sådan set en langt mere målrettet løsning på problemet, vi lægger frem.

Det er blevet problematiseret fra flere sider, at der ikke ligger nogen færdig model, og hvorfor Folketinget ikke kan vedtage en færdig model for, hvordan tingene skal se ud. Jeg vil sige, at det er faktisk en tankegang, som jeg tit har oplevet i Det Konservative Folkeparti, at man er ret begejstret for centrale løsninger, og jeg kan høre fra de andre konservative ordførere, at man tilslutter sig den tankegang.

I SF har vi det modsatte udgangspunkt. Vi synes faktisk, det er en af værdierne i det lokale

demokrati, at lokalboere diskuterer med hinanden: Hvem er det, der har problemer i vores lokalområde? Hvilke løsninger er der behov for? Og hvilke politikere tror vi kan varetage de løsninger bedst muligt? Så sammensætter man kommunalbestyrelse og amtsråd efter anskuelser, og så får man nogle løsninger, der svarer til de lokale forhold.

Jeg tror sådan set, det skulle kunne lade sig gøre at finde nogle demokratiske løsninger på lokalt plan, netop fordi dette forslag til forskel fra det meste af det, regeringen laver, sender nogle penge med. Det er ikke bare opgaver, som på lokalt niveau skal udmøntes for færre penge. Det er sådan set en pose penge, som skal bruges til at lave nogle holdbare trafikløsninger, og det er jeg altså ret sikker på at man nok skal finde ud af lokalt.

Jeg vil sige tak for behandlingen og tak for den fra visse sider positive modtagelse, og så håber jeg selvfølgelig, at vi i løbet af udvalgsarbejdet kan gøre repræsentanterne for de kritiske partier klogere.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Der er jo det fantastiske ved denne talerstol, at man åbenbart kan sige hvad som helst fra den, bare det ikke er i strid med forretningsordenen. Det er også tilladt at placere sig heroppe med benene direkte ud i den blå luft, og det synes jeg måske det sidste indlæg gav indtryk af.

Det, som jeg tilkendegav, var, at sådan som befordringsfradraget blev indrettet i vores tid, blev det faktisk indrettet sådan, at det favoriserede, at man kørte fire personer i én bil, for så var der tæt på at være fuld dækning – ikke fuldt ud, men næsten. Hvis man kørte i tog eller bus, var der også meget tæt på at være dækning med det befordringsfradrag, vi fik vedtaget, da vi havde regeringsmagten. Det er klarlagt.

Der sidder 700.000 personer i deres biler på vej ind i København, og jeg tror da nok, at der er mange, der synes, det er en meget besværlig situation, også for byen. Men det ændrer overhovedet ikke ved, at vi har favoriseret bus- og togpendlere.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Det kan godt være, at man har favoriseret i forhold til, hvordan det så ud tidligere. Jeg anerkender gerne, at SR-regeringen har gjort det, og der skal heller ikke være nogen tvivl om, at i

sammenligning med, hvad den nuværende regering foretager sig, var der sådan langt mere forståelse for, at man også skulle tage hensyn til den kollektive trafik. Ingen tvivl om det.

Kl. 13.55

Men det er en forkert påstand, at man har løst problemet. Der kører stadig 700.000 biler ind og ud af København hver eneste dag, og der er stadig store problemer med at nedbringe CO₂-udslippet bare så meget, at vi kan leve op til vore internationale forpligtelser, og det er bl.a. på grund af trafikken.

Derfor er spørgsmålet fra SF's side: Skal vi ikke lave noget lidt mere målrettet? Skal vi ikke lave en løsning, som rent faktisk får hjulpet folk over i den kollektive trafik de steder, hvor det kan betale sig, nemlig i hovedstadsområdet og de andre store byer, og får hjulpet folk lidt mere målrettet i udkantområderne i stedet for en løsning, som i virkeligheden betaler folk for at sidde i bilkøerne på vej ind til København?

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Nu er befordringsfradraget jo så viseligt indrettet, at man får det, uanset om man sidder i en bil eller ej. Hvis man spadserer, får man også penge for det, hvis man løber, får man også penge for det, hvis man cykler, får man også penge for det, og hvis man tager toget, får man også penge for det. Vi skal lige huske at holde fast i, at man ikke skal dokumentere, at man sidder i en bil, for at få fradraget.

Enhedslistens ordfører ville ikke give mig en indrømmelse på SF's vegne om usikkerheden ved beslutningsforslaget, men vil SF's ordfører ikke bekræfte, at det er sådan, at der kun er én ting, vi ved med hundrede procent sikkerhed, nemlig at man fjerner noget med den ene hånd, men ikke ved med sikkerhed, hvad den anden hånd giver. Det er den usikkerhed, der er problematisk for dem, som rent faktisk er dybt afhængige af at have en bil for at kunne passe deres arbejde osv., og er SF's ordfører overhovedet ikke enig i, at det er problematisk at skabe den usikkerhed med et forslag som dette her?

(Kort bemærkning).

Jens Peter Verner (S):

Det er bare for at der ikke skal være nogen som helst tvivl: I Socialdemokratiet er vi af den opfattelse, at der skal være tilstrækkeligt med tog, og der skal være tilstrækkeligt med busser, så folk kan komme ind til København på deres ar-

bejde på den mest praktiske, hurtigste og mest komfortable måde. Det skal der ikke være nogen som helst tvivl om, og det er også derfor, vi hele tiden har arbejdet for at udvide de tilbud, der er på området. Jeg troede sådan set, det var ret indlysende, at det er vores politik.

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Til hr. Anders Samuelsen: Der er mange situationer, hvor man kan komme til at skabe usikkerhed, og jeg tror sådan set, at der er mange borgere, der vil skrive under på, at det er noget, som både SF og regeringen og hr. Anders Samuelsen er med til hver eneste dag, fordi vi laver lovgrundlaget om og dermed skaber tvivl hos folk om, hvad de har med at gøre. Hvis det bliver hr. Anders Samuelsen og SF's side af salen, som får flertallet, kan det forhåbentlig lade sig gøre at lave nogle forandringer til det bedre, men det er nu engang for at lave forandringer, vi sidder her.

Jeg vil godt medgive, at der ligger ikke nogen færdig, klappet og klar løsning i forslaget. Men der ligger derimod i det, at man målrettet tager krone for krone. Hver eneste krone, som fjernes fra befordringsfradraget, bliver givet målrettet til det enkelte amt til at etablere nogle løsninger, som løser transportbehovet i hvert enkelt amt.

I dag har vi befordringsfradraget, som i hovedstadsområdet og i de andre store byer bliver brugt skævt på, at folk sidder fast i bilkøer, og som i de tyndtbefolkede områder ikke kan sikre folk tilstrækkelige transportmuligheder til og fra arbejde. Der er ikke alle, der har råd til en bil, og den kollektive trafik er ikke altid tilstrækkelig. Det, vi kan gøre, er at give amterne en pose penge, hvormed der følger en forpligtelse til at finde nogle løsninger, som rent faktisk lever op til de behov, der findes, modsat den ikkemålrettede ordning, vi har i dag.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Jeg takker for indrømmelsen af, at forslaget skaber usikkerhed, og at der ingen garantier er for noget som helst. Så langt så godt.

Men det er jo ikke engang sådan, at vi er derhenne, at vi ved, at krone for krone af de penge går til at forbedre den kollektive trafik, sådan som SF's ordfører påstår. Det ved vi da ikke noget om. Jeg har da hørt om både kommuner og amter, som er fantastisk gode til at flytte lidt om på tingene, hvis der kommer et tilskud fra staten. Så kan man måske bruge lidt færre af de

penge, man selv havde regnet med at skulle bruge, osv., osv.

Er SF's ordfører helt sikker på, at det kommer til at virke krone for krone? Det plejer ikke at være den argumentation, SF bruger på andre områder, f.eks. socialområdet, når vi taler om at lave den type omlægninger, og jeg er ikke blevet helt overbevist af SF's ordfører: Det eneste, vi kan være sikre på, er usikkerheden, og det eneste, vi ved, er, at folk helt sikkert kommer til at miste deres fradrag.

Kl. 14.00

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jamen det her er jo til forskel fra det, som hr. Anders Samuelsen også medvirker til sammen med den nuværende regering, nemlig at tørre udgifter af på kommunerne, uden at der følger penge med, sådan set en besparelse, hvor vi netop, hvis hr. Anders Samuelsen læser forslaget, krone for krone overfører pengene fra befodringsfradraget til de målrettede løsninger.

Så der følger en garanti med om, at der bliver fundet en løsning, og der følger oven i købet en garanti med om, at der bliver fundet en løsning, som ikke er at skyde med spredehagl, som man gør i dag, men er målrettet de behov, som man har i de enkelte amter med de specifikke betingelser, man har der: forskellen på at bo i hovedstadsområdet, hvor den kollektive trafik kan nogle ting, og så bo i et tyndbefolket område, hvor det er svært at komme uden om, at man også skal bruge sin bil en gang imellem.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelsen (RV):

Så lad mig præcisere: Hvis vi nu har hr. Jensen, der bor Markvejen 23 i et eller andet amt derovre, hvor jeg kommer fra, altså i Jylland, og han mister sit befodringsfradrag på grund af det her, kan SF's ordfører så garantere, at han får en løsning, som er mindst lige så god, som den, han har i dag?

(Kort bemærkning).

Morten Homann (SF):

Jeg tror ikke, at hr. Anders Samuelsen vil kunne stille det krav til noget som helst forslag, som bliver behandlet herinde, at man skulle finde en hvilken som helst borger i det her land, og at

vedkommende ikke må få det mindste smule besvær ud af den forandring, der måtte være.

Jeg tror simpelt hen ikke, at man kan stille krav om, hverken til en regering til venstre i salen eller en regering til højre i salen, at man aldrig nogen sinde vil kunne lave noget, som ikke må være bare den mindste smule besværligt for nogle, for så kan vi sidde tilbage som Det Konservative Folkeparti og lave ingenting.

Det, jeg vil garantere, er, at for langt, langt de fleste mennesker vil det her være en forbedring. Man vil kunne opleve det her som en forbedring, hvis man bor i hovedstadsområdet, i de store byområder, i form af en bedre og mere fleksibel og individuelt tilpasset kollektiv trafik, og i udkantsområderne vil man opleve det som en forbedring i form af, at alle faktisk har mulighed for at få en transport mellem hjem og arbejde, uanset om man har råd til en bil og har adgang til befodringsfradrag eller ej.

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

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 88: Forslag til lov om ændring af lov om Det Centrale Personregister. (Gennemførelse af aftale af 21. juni 1999 mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemslande på den ene side og Det Schweiziske Forbund på den anden side vedrørende fri bevægelighed for personer samt visse justeringer i adgangen til registrering af oplysninger i CPR).

Af indenrigs- og sundhedsministeren (Lars Løkke Rasmussen).

(Fremsat 19/11 2003).

Lovforslaget sattes til forhandling.