

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg sagde nu, at vi *ikke* havde fremsat et forslag om forbud mod privatbiler.

Så siger ordføreren for CD, at det kommer nok. Det tror jeg ikke, for selvfølgelig kan man ikke lave kollektiv trafik ud i alle afkroge af landet, men man kan prøve at organisere samfundet sådan, at der ikke bliver så meget transport, og man kan sørge for, at den kollektive trafik kommer til at fungere bedre.

Vi i SF er meget enige i, at der i øjeblikket er urimelig store problemer med den kollektive trafik. Det er fuldstændig håbløst med alle de forsinkelser, der er i DSB. I stedet for at lave disse ændringer i skattelovgivningen, synes jeg, man skulle bruge sin energi på at sørge for, at vi får den kollektive trafik til at fungere her i landet.

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Hr. Bruno Jerup og hr. Jes Lunde, som begge lægger megen vægt på miljøet, vil jeg oplyse om, at sagen er noget mere kompliceret, end de herrer fremstiller den.

Hvis vi ser på problemstillingen, gælder det jo, at der overhovedet ikke sondres mellem, om det er privatbilisme eller det er kollektiv trafik. Det er altså direkte forkert, når man siger, at forslaget fremmer privatbilismen.

Så kunne man nævne overgangsordningen, som også får et løft, men der kan jo ikke komme nye personer ind, så der er ikke noget incitament til bilisme på det område. Der er ikke på nogen måde tale om, at man favoriserer privatbilismen med dette forslag.

Man kan også lægge vægt på andre aspekter af miljøet. F.eks. er jeg af et af hr. Jes Lundes partimedlemmer blevet gjort opmærksom på, at man lægger megen vægt på det nære samfund, og på, at man bliver ude i landsbymiljøerne. Da arbejdspladserne jo ikke kan trylles til at opstå disse steder – det er en realitet, vi må respektere – bliver man nødt til at foretage et valg og sige, at hvis vi kunne få folk til at blive ude i landsbymiljøerne, ville det være en fordel frem for at trække dem alle sammen ind til byerne. Bymiljø er jo også et stort problem. Det belaster utrolig meget mere, at man klumper folk sammen i storbyerne.

Men så er der et endnu bredere aspekt, og det er de flaskehalsproblemer, som man taler om, nemlig den forøgede mobilitet i samfundet, som også kan have store velfærdsgevinster.

Alt i alt vil mobiliteten og justeringerne af de problemer, der er på arbejdsmarkedet, klart blive forbedret ved dette forslag, og jeg mener, at de gevinster, der er ved det, klart opvejer de marginale miljøproblemer, der opstår som følge af forslaget.

Så jeg vil anbefale en hurtig behandling af lovforslaget i udvalget og takker for den overvejende positive indstilling til det.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Skatteministeren er økonom, og derfor havde jeg egentlig forventet mig, at svartalen var lidt mere præget af, at skatteministeren var klar over, at der er nogle økonomiske sammenhænge i det her.

Når skatteministeren siger, at man jo ikke kan trylle virksomhederne til at etablere sig ude omkring i landet, kan det da være meget rigtigt: De etablerer sig jo ud fra nogle markedsprincipper om, hvor det er mest rationelt for dem at placere sig. Men dér må skatteministeren da medgive, at når man så billiggør lang transport, betyder det alt andet lige, at virksomhederne vil have en tendens til at placere sig et sted, der giver lang transport for deres arbejdskraft. Sådan er det jo, hvis man billiggør den faktor.

Der er mange faktorer, der afgør, hvor en virksomhed placerer sig, og en af faktorerne er, om de kan skaffe den nødvendige arbejdskraft langt borte fra. Hvis skatteministeren kommer igennem med et lovforslag som dette, vil det alt andet lige betyde, at der vil være en tendens til koncentration, og at der vil være en tendens til at opbygge en virksomhed på basis af, at medarbejderne har en lang transport. Sådan er det da, når man påvirker den faktor i denne retning!

Det betyder også, at når man billiggør det at transportere sig langt, vil man alt andet lige få en stigning i transportmængden, herunder privatbilismen. Jeg er helt på det rene med, at dette her ikke favoriserer privatbilismen mere end den kollektive trafik; det er jeg fuldstændig enig i. Men når der kommer en samlet stigning i transportmængden, betyder det altså også en stigning i privatbilismen og derfor et større forureningsbidrag. Derfor er den samlede virkning af dette forslag altså negativ på miljøet – uanset om skatteministeren kan lide det eller ej!

Det fremgår jo også af lovforslagets bemærkninger, at det faktisk er sådan, det har man ikke kunnet undertrykke. Så kan vi skændes om mængden, sådan noget er jo svært at kvantificere.