

hvor der kom et nyt beskatningssystem i forbindelse med brugen af firmabiler.

Derfor vil jeg foreslå fru Margrete Auken at se på tallene; så vil hun blive overbevist om, at der faktisk er en ganske pæn bremse på købet af firmabiler.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu vil jeg, som jeg sagde før, lige se på disse tal, men jeg mener, at jeg hørte ministeren sige, at stigningen i antallet inden for firmabilerne dog var 42 pct. – det hørte jeg, men det kan godt være, jeg hørte forkert – og det kalder jeg ikke en beskedent stigning, selv om der er gået et fuldstændig vildt boom i den anden ende af det. 42 procents stigning tyder ikke på, at de føler sig skræmt af de dér væmmelige ordninger. Det tyder tværtimod på, at vi stadig væk har en rimelig forkælet ordening.

For så vidt angår transportfradraget, henviser jeg til Transportrådets beretning. Jeg ved godt, at den bl.a. har givet anledning til overvejelser om at lukke Transportrådet, for det er jo væmmeligt at have nogle, der kommer og siger den slags ting, men det er altså det, der sker, når man er i nærheden af mennesker, der kan deres ting godt og arbejder seriøst med det; så får man af og til oplysninger frem, som kan skræmme alle, og det har bl.a. vist, at den voldsomme stigning, der er sket i fradraget for transport på de lange afstande, ikke er kommet pendlere fra Lolland-Falster, der skulle til København, til gode, for han har jo ikke bil; mennesker dernedefra kører sammen med andre.

Det er kommet de nordsjællandske bilejere til gode efter de tal, som Transportrådet har fremlagt, og som har vist, at virkningen har været omtrent den modsatte af det, jeg i hvert fald går ud fra at Socialdemokraterne har ønsket med at lave stigningen inden for transportfradraget. Vi kan se på det senere hen, for jeg tror ikke, folk orker mere nu, men jeg vil bare lige sige, at det er derfra, jeg har tallene.

Jeg synes, at skatteministeren skulle læse den redegørelse, og så vil jeg se, om de virkelig har grund til at se straffede udovre i firmabilafdelingen, for så vil jeg gerne være med til at tænke over, om det er en god ordening.

Jeg mener, at der under alle omstændigheder har været en stor stigning for firmabilernes vedkommende, men det kan godt være, at den har været større for andre biler.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg skal benytte lejligheden til at korrigere en enkelt misforståelse og komme med et godt tilbud og forklare generelt om problematikken: Trafik og miljø.

For det første vil jeg korrigere det forkerte udsagn fra fru Margrete Auken, at man nu ved etableringen af den faste forbindelse over Storebælt ikke længere kan få cykler over Storebælt. Det er notorisk forkert. Måske har fru Margrete Auken bemærket, at vi netop har indsat i drift med betalende passagerer de første elektriske regionaltoget, og de vil naturligvis også tage cykler med over Storebælt, når tunnelen er færdig for togtrafik.

I øvrigt vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige til fru Jette Gottlieb, at blandt de mange transporttrafikprojekter, vi gennemfører i disse år, er efter min opfattelse både Øresunds- og Storebæltsprojekterne også til stor gavn for den kollektive jernbanetrafik.

Tag bare de 4,4 mia. kr., der blev investeret bl.a. og først og fremmest i en jernbane til Kastrup Lufthavn, den favorable betalingsordening for togenes benyttelse af Øresundsforbindelsen og det ændrede Danmarkskort, som togtrafikken også bidrager til at skabe i forbindelse med ibrugtagning af den faste forbindelse over og under Storebælt.

Der er jo en dualisme indbygget i spørgsmålet om trafik og miljø. De fleste mennesker opfører sig jo ikke økonomisk rationelt, men irrationelt forstået på den måde, at de ville have betydelig bedre muligheder for at transportere sig billigere ved at anvende kollektiv trafik eller cykel i forhold til at anvende bil.

Imidlertid anvender de bil for at kunne transportere sig selv og deres børn til fritidsaktiviteter, til arbejde, til uddannelse efter eget individuelt ønske. Derfor må man konstatere, at bilen er kommet for at blive. Det gør man klogt i at indrette sin transport- og miljøpolitik efter.

Endelig har jeg et tilbud til fru Margrete Auken:

Det er jo sådan, at lige så vel som benzinafgifter vender den tunge ende nedad, altså er mere belastende for dem, der har små indkomster, end for dem, der har store indkomster, sådan er det også med transportarbejdet. Hvem transporterer sig mest i det danske samfund? Det gør beslutningstagere, folketingsmedlemmer, organisationsrepræsentanter, erhvervsledere.