

Også rent administrativt forekommer det, at beslutningsforslagets modeller for støtte til transport er noget tunge, for ifølge forslaget skal der årligt træffes politisk beslutning om tilskudenes størrelse, og så vidt jeg kan se, opererer man med regler, hvor der individuelt skal tages stilling til støtte eller ikke støtte.

Jeg tvivler derfor meget på, at de samlede administrationsomkostninger vil blive mindre end i dag. Forslaget vil snarere medføre en betydelig administrativ merbelastning for amtskommunerne.

Regeringen er naturligvis løbende optaget af og engageret i de miljømæssige aspekter, der knytter sig til transporten mellem hjem og arbejdsplads. Af regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip fremgår det således bl.a., at regeringen ønsker at modvirke, som det hedder, en fortsat kraftig vækst i transportarbejdet, idet der samtidig tages hensyn til mobiliteten og til regeringens arbejdsmarkedspolitik.

Og regeringen har klart forståelse for, at der er behov for at finde nye veje til at begrænse væksten i trafikken. Men hvis man skal styre trafikken, tror jeg dog mere på noget i retning af den såkaldte roadprizing, hvor man betaler for sin benyttelse af vejnettet.

I den forbindelse kan jeg nævne, at trafikministeren i den nærmeste fremtid vil nedsætte et udvalg, der skal se nærmere på roadprizing som et middel til at mindske stigningen i biltrafikken i hovedstadsområdet.

Hvis jeg afslutningsvis skal konkludere på sagen, må det blive følgende:

Det nuværende befodringsfradrag, som følger af skattereformaften, ligger fast, idet reglerne for befodringsfradrag er enkle og gennemskuelige og indeholder en afvejning af en række hensyn.

Men befodringsfradraget bør naturligvis løbende vurderes i et samlet billede, hvori indgår hensynet til mobiliteten på arbejdsmarkedet, hensynet til landdistrikterne og de små bysamfund, hensynet til samfundsøkonomien, hensynet til de miljømæssige konsekvenser af transporten og et fordelingsmæssigt hensyn.

I denne sammenhæng kan de allerede offentliggjorte undersøgelser og de undersøgelser, som vi må forvente kommer fra f.eks. Transportrådet og Trafikministeriet, udgøre værdifulde bidrag.

Og med beslutningsforslagets tilbageføring af provenuet ved fradragets ophævelse varetages

disse mange og hver især vigtige hensyn ikke i samme omfang som nu. Forslaget giver således bl.a. ikke den enkelte borger tilstrækkelig sikkerhed for en rimelig dækning af udgifterne til befodrning mellem hjem og arbejde.

Vi må blot nøgternt konstatere, at SF's forslag ikke indeholder en tilsvarende afvejning af de mange hensyn, der må og skal varetages på dette område, og derfor kan regeringen ikke støtte det foreliggende beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Når jeg vælger at tage ordet for en kort bemærkning allerede nu, er det, fordi jeg kan høre, at skatteministeren i hele sin argumentation lader, som om befodringsfradraget bare forsvinder, og at intet træder i stedet.

Det er jo sådan, argumentationen er. De alenlange opremsninger, vi fik af, at så og så mange mennesker ville tabe så og så meget og så og så mange mennesker ville tabe endnu mere, var jo en opremsning, der alene baserede sig på, at befodringsfradraget bare forsvandt – punktum – at pengene nærmest forsvandt i et stort sort hul, og at der intet positivt kom ud af at bruge pengene på en anden måde, og det er faktisk ikke det, vores forslag går ud på.

Vores forslag går ud på at begynde at indføre et system, der er noget mere finmasket, og som tager noget mere hensyn til, hvilke transportvilkår der faktisk er, for vi kan ikke se nogen grund til, at andre skatteydere skal være med til at betale en skatterabat til folk, der bør lige op ad et kollektivt trafiksystem, men som vælger at bruge bilen. Hvorfor skulle de dog det? Hvorfor skal det være en opgave for mig og for alle mulige andre skatteydere over vores skat at betale et særtilskud til mennesker, der lige så godt kunne benytte den kollektive trafik, der er lige ved siden af deres bopæl og arbejdsplads?

I sådan en situation er det jo rimelig oplagt for den pågældende amtskommune at sige: Det er den kollektive trafik, vi giver tilskud til. Og andre steder i mere tyndbefolkede egne kan det være helt relevant at fortsætte med et uændret befodringsfradrag.

Jeg vil bede om, at diskussionen kommer til at foregå på det grundlag og ikke på skatteministerens grundlag.

Erik Mortensen (S):

Forslagsstillernes målformulering, nemlig nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af