

Jes Lunde (SF):

Det er jo let at høre, at Socialdemokratiet har valgt i dag at koncentrere sig om, at der findes problemer i verden. Det gør der, og hvis man vil nøjes med at fokusere på dem, så kan man jo også holde den tale, som man har lyst til at holde.

Jeg vil bare sige, at forslaget jo altså ikke går ud på at trække en masse milliarder ud af transportsektoren. De bliver faktisk i transportsektoren. Nogle af dem vil uændret blive brugt til biler dér, hvor der ikke er gode alternativer til dem, for selvfølgelig er der overhovedet ikke nogen økologisk mening i at have tomme busser kørende rundt; det er alligevel mere forurenende end at have biler kørende rundt. Men de steder, hvor der er basis for en kollektiv trafik, giver det en kæmpemæssig miljøgevinst at satse på den.

Og de penge, der måtte forsvinde fra nogle, som i dag bruger bilen, hvor de kunne have brugt den kollektive trafik, går jo altså over i den kollektive trafik og giver altså en fordel for de mennesker, som skal bruge den kollektive trafik. Og der er altså stadig væk utrolig mange mennesker i Danmark, som er dybt afhængige af, at den kollektive trafik er der, at den fungerer, og er afhængige af de billetpriser, der er.

Så bliver det sagt, at det nuværende fradrag jo er neutralt. Det kan da godt være, men spørgsmålet er, om vi kan holde til det, for de øvrige vilkår, der gælder i transportsektoren, er jo bestemt ikke neutrale. Benzinen er i faste priser blevet billigere, billigere og billigere. Det er blevet billigere og billigere at vælge sin private bil, og samtidig er det blevet dyrere og dyrere at bruge den kollektive trafik. Det er absolut ikke neutralt, og derfor er vi nødt til at gøre noget, der trækker i den modsatte retning.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Jeg tror nok, alle har forstået budskabet. Spørgsmålet er bare, i hvilket omfang det kan praktiseres.

Selvfølgelig kunne det også undre, at et SF-folketingsmedlem rent faktisk har udtrykt ønske om en forhøjelse af det nuværende befordringsfradrag. Det kunne jo så nok undre lidt.

Man burde så måske have beskrevet lidt mere detaljeret, at der, i det omfang man stadig væk vil have individuelle fradrag for visse personer, rent faktisk er tale om et decideret forhøjet fradrag. Jeg synes, det kunne være gavnligt at få den vinkel på i selve oplægget.

Erling Oxdam (V):

Venstres ordfører, hr. Jens Løgstrup Madsen kan ikke være til stede under behandlingen, og derfor skal jeg på dennes vegne fremføre, at Venstre ikke kan tilslutte sig SF's beslutningsforslag.

For det første fremmer befordringsfradraget efter Venstres opfattelse mobiliteten på arbejdsmarkedet.

For det andet finder Venstre, at amterne inden for de nuværende budgetmæssige rammer har gode muligheder for at fremme den kollektive transport. De senere års indførelse af udbud inden for den kollektive persontransport har medført betydelige rationaliseringsgevinster for amterne.

For det tredje er det Venstres mening, at den kollektive transport kan tilføres betydelig dynamik og fremgang gennem fjernelse af de regler, som forhindrer privat foretagsomhed for iværksættere på den kollektive trafiks område.

Venstre vil således ikke deltage i det, man kunne kalde SF's hetz mod personbilen, og derfor afviser Venstre beslutningsforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi kan fra konservativ side ikke stemme for beslutningsforslaget, sådan som SF har fremsat det.

Sagen er jo den, at så længe skattetrykket er i den røde zone, som skattetrykket er i øjeblikket, må vi simpelt hen yde folk, der har lang vej til arbejde, det ekstra incitament, så det kan betale sig at køre langt for at komme på arbejde.

Det hænger jo også sammen med – og det kunne man da forestille sig at SF ville støtte – at folk ikke bare klumper sig sammen i byerne, men at man har mulighed for at bo på landet, at man har mulighed for at bosætte sig, hvor man har lyst til at bosætte sig.

Mange af de folk fra venstrefløjen, som taler imod privatbilisme og taler nok så flot og højt om kollektiv trafik, glemmer jo, at når man kommer uden for Københavns volde og uden for Århus og et par af de andre store byer, så nytter det ikke noget at tale om kollektiv trafik. Så er bilen det vigtigste redskab og den bedste mulighed for at komme til og fra arbejdet, besøge venner og familie, købe ind osv. osv. Og dér gælder det altså også om, at man har nogle fornuftige muligheder for at kunne køre i bil til arbejdet, hvis man ikke bor lige uden for de store byer, at man har muligheder for at kunne bruge bilen på en fornuftig måde uden at blive