

hjem og arbejde til fordel for den kollektive transport. Men vi ønsker også at sikre en reel mobilitet på arbejdsmarkedet, og det er temmelig sikkert, at befordringsfradraget, som vi kender det nu, ikke sikrer mobiliteten visse steder i landet. Men generelt sikrer det mobiliteten, det er der ingen tvivl om. Vi vil også gerne gavne landdistrikterne, så folk kan bo på landet, men arbejde uden for lokalområdet, og endelig må vi indrømme, at hovedstadsregionen har særlige problemer, som SF også gør opmærksom på i sit forslag.

Derfor synes vi, der er god grund til at sige: Lad os diskutere spørgsmålet videre. Vi synes, at SF er gået frem med meget store skridt, har sprunget en masse mellemregninger over og siger: Vi har løsningen her, og den ser sådan ud. Det er vi ikke sikre på vi har, men vi vil meget gerne gå ind i et seriøst arbejde for f.eks. at få kortlagt, hvordan mobiliteten kan fremmes, og hvordan vi kan fremme bosætningen i landdistrikterne.

Derfor vil mit afslag ikke være absolut, og jeg vil sige: Lad os kigge på forslaget og se på, hvordan det måske kan give inspiration til et mere grundigt arbejde om befordringsfradragets fremtid.

#### **Kim Behnke (FP):**

Der er mindst fem oven i købet gode grunde til, at det beslutningsforslag, hr. Jes Lunde har fremsat på vegne af SF, ikke skal vedtages.

For det første: Det befordringsfradrag, vi kendte tidligere, blev nedsat ved skattereformen i 1993, og efter vores mening skulle det ikke have været nedsat. Vi har både i Folketingets Skatteudvalg og i de henvendelser, der er rettet direkte til os i Fremskridtspartiet, set alt for mange eksempler på, at folks privatøkonomi er blevet ødelagt som følge af, at befordringsfradraget blev beskåret. Derfor har vi også flere gange fremsat det synspunkt, at befordringsfradraget burde føres tilbage til den størrelse, det havde før skattereformen i 1993, og det er noget, der går den modsatte vej i forhold til det ønske, SF har.

Vi har sidste efterår i bl.a. Det Fri Aktuelt fået præsenteret regneeksempler, der viser, at for en række familier – specielt hvis begge ægtefæller er på bistandshjælp – kommer marginalsatten helt op på over 90 pct., hvis de kommer i arbejde. For de mennesker må transportudgifterne ikke være så høje, at de gør det mindre attraktivt at tage et arbejde.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt det er fornuftigt, som SF foreslår, at yde flere tilskud til den kollektive transport. Det er jo allerede sådan i dag, at DSB, de amtskommunale busselskaber, de kommunale busselskaber og HT alle pumpes op med betragtelige milliardtilskud. Oven i købet er det sådan, at den person, der vælger at tage toget frem for at tage sin bil, har et tilsvarende befordringsfradrag, fordi fradraget alene udregnes på baggrund af afstanden mellem arbejdspladsen og hjemmet. Det vil sige, at den, der kører i bil, er med til at fylde de offentlige kasser op med enorme pengemængder som følge af de fuldstændig urimelig høje afgifter og skatter, vi har på biler og hele bilsektoren; hvorimod den, der først stiller sig op ved et busstoppested og senere sætter sig ind i et tog, får både befordringsfradraget og et kæmpestort statsligt, amtskommunalt eller kommunalt tilskud for at lade sig transportere med den offentlige trafik.

Og netop derfor skal man ikke tilføje den offentlige trafik flere statstilskud og andre offentlige tilskud. Næh, man burde tværtimod lade de forskellige offentlige transportselskaber konkurrere på et frit marked og lade kvaliteten og kørselshyppigheden være afgørende for, om folk ville vælge dem, og ikke lade det være afgørende, hvor store checks SF og andre partier kan putte ned i baglommen på de kommunale, amtskommunale og statslige trafiksselskaber.

Så er der spørgsmålet om mobiliteten. Vi har her i Folketinget haft adskillige debatter om, hvad vi skal gøre ved det problem, at landdistrikterne bliver affolket, og der har været alverdens forslag, som bygger på, at man tror, at bare man giver folk nogle tilskud, og bare man bygger nogle flere daginstitutioner og alt sådan noget, bliver folk boende ude i landdistrikterne. Men noget af det mest afgørende for, om folk bliver derude, er altså, om de har en bil, og om den bil kan forrentes og svare sig økonomisk, og her er befordringsfradraget et væsentligt element.

SF's forslag om, at man bare fra amtskommunal side kan planlægge sig ud af de situationer, tror vi ikke et øjeblik på. Offentlige myndigheders administration er alt for langsom til at agere over for de ændringer, der sker på arbejdsmarkedet, når en virksomhed pludselig går konkurs og 500 mænd og kvinder bliver arbejdsløse. Problemerne for den mangfoldighed af virksomheder, som pludselig har brug for arbejdskraft i en kortere eller længere perio-