

det særlig attraktivt at bo langt fra arbejdet. Der kan selvfølgelig være gode grunde til det, og det kan jeg vende tilbage til, men det er ikke i sig selv et mål.

I praksis viser det sig jo også, at fradraget i høj grad udnyttes af rige nordsjællændere, som drøner ind til København i egen bil. Det er et stort miljømæssigt problem. Det er en pestilens for alle os, der færdes herinde i den indre by hver eneste dag, og det er et fuldstændig unødvendigt problem, fordi der lige præcis her i vores byområde og i andre tilsvarende store byområder er så udmærkede alternativer eller muligheder for at lave alternativer til at køre i egen bil ind til byen.

Derfor synes vi sådan set, at det er helt nærliggende at drage den konklusion at bruge disse næsten 3 mia. kr. til noget mere fornuftigt. Altså jeg mener, at 3 mia. kr. mere til den offentlige trafik faktisk ville give borgerne i almindelighed meget mere for pengene. Det ville virkelig betyde et kvalitativt løft for den kollektive trafik, hvis vi omprioriterede sådan.

Modsat forstår jeg også både debatten og SF's forslag på en sådan måde – sådan har vi hvert fald læst og forstået forslaget – at SF er fuldt ud klar over, at man jo ikke bare afskaffer dette fradrag uden at skabe sig nogle andre problemer.

Der findes dem, der er meget afhængige af bilkørsel. Der er dem, som samfundet mere eller mindre pålægger at tage på arbejde meget langt væk fra bo-pælen. Der er dem, som har en meget besværlig vej mellem hjem, daginstitution og arbejde. Der er dem, som har valgt at flytte ud af byerne, eller som i forvejen bor ude i landdistrikterne og på den måde er med til at holde liv i landdistrikterne, et formål, vi jo på andre måder ønsker at støtte, og som vi tilskynder til.

Modsat har vi altså dem – og det var dem, jeg snakkede om før – der bor i Nordsjælland, som arbejder inden for en helt normal arbejdstid, som bor i et område med en udbygget kollektiv trafik, eller hvor det er muligt meget nemt at udbygge den kollektive trafik, men som ønsker at påberåbe sig den personlige frihed til at påtvinge os andre støj og møg og oven i købet ønsker statstilskud til det. Det er dem, som virker provokerende på os. Det er derfor, vi synes, den her debat er vigtig, og det er derfor, vi synes, at det også er vigtigt, når f.eks. Noah Trafik dokumenterer, hvordan dette er misbrug af penge.

Problemet er altså bare, at gennemsnitsbe-  
trægtninger ikke hjælper dem, der konkret er

afhængige af den daglige transport til og fra arbejde, og derfor er det nødvendigt at kigge nærmere på de problemstillinger, som SF også lægger op til.

Sådan tolker vi SF's forslag. Jeg er ikke sikker på, at SF har fundet den endelige løsning på problemet, men vi synes, det er en god start på debatten, som vi vil gå konstruktivt ind i under udvalgsarbejdet, og som vi vil følge op med en forespørgsel, som vi allerede har anmeldt, til trafikministeren og skatteministeren om mulighederne for at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget på en måde, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om en CO<sub>2</sub>-reduktion.

Jeg håber, at når vi når frem til en forespørgsel, hvor regeringen skal fremlægge sine planer, at vi får lidt konstruktive ideer og ikke bare de ret kontante afvisninger, som skatteministeren i dag præsenterede os for.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Lad mig starte med at sige, at i CD kan vi ikke støtte det fremsatte forslag.

Befordringsfradraget er jo led i den skattereform, som også CD er med i. Befordringsfradraget øger mobiliteten i samfundet, og befordringsfradraget er vigtigt for befolkningen i landdistrikterne. Jeg tror, der er de økonomiske midler, der skal til, for at den kollektive transport og trafik kan foregå i dag.

CD ønsker ikke, at der opstår store forskelle regionalt på befolkningens rettigheder, hvad angår mobilitet og befordring. CD vil heller ikke være med til at overføre provenugevinsten til andre områder, hverken til HT eller noget andet. Så alt i alt: Vi siger nej til beslutningsforslaget.

#### **Jes Lunde (SF):**

Jeg vil gerne starte med at sige tak til de partier, som har forstået miljøproblemerne her i verden: Enhedslisten og De Radikale, som kan støtte SF i hvert fald et stykke ad vejen.

Begge partier var inde på, at det her måske ikke var den endelige løsning med stort L. Det er vi helt åbne over for i SF. Dette er først og fremmest et forslag, som skal sætte noget tankevirksomhed i gang, og hvis vi kunne få en tilslutning til, at man gik ind i det at omstrukturere befordringsfradraget, således at man fik mest muligt miljø ud af det, samtidig med der var rimelige transportmuligheder, ja, så var det lige præcis det, vi gik efter. Men vi er selvfølgelig