

at de vejstrækninger, hvor hastighedskontrollen udføres i dag, for alles vedkommende alene er båret af hensynet til en højnelse af færdselssikkerheden.

Spm. nr. S 2720

Til skatteministeren (18/7 02) af:

Jacob Buksti (S):

»Da ministeren ikke svarer fuldt ud på spørgsmål nr. S 2636, vil ministeren da endnu engang redegøre for, hvordan og på hvilket grundlag økonomi- og erhvervsministeren i en kronik i Berlingske Tidende den 1. juli 2002 kan skrive, at regeringen netop *har* indført et brofradrag for pendlere på Øresund, og vil ministeren endvidere redegøre for, om ministerens svar på spørgsmål nr. S 2636 i øvrigt skal opfattes således, at den endelige afklaring af, om der skal indføres et sådant fradrag, er sket, og at de drøftelser, der vil blive indkaldt til, på denne baggrund alene vil være orienterende drøftelser og ikke egentlige forhandlinger?«

Begrundelse

Af drøftelserne i de politiske følgegrupper vedrørende Storebælt og Øresund fremgår det klart, at selv om der er enighed om, at parterne er frit stillet ved den eksisterende aftales udløb ved årets udgang, så er det fastslået, at pendlerproblemstillingen indgår som en integreret del af den samlede takstproblematik på de to broer, og at manglende enighed herom derfor også vil få indflydelse på parternes enighed og holdning med hensyn til den generelle takstproblematik.

Svar (7/8 02)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Som det er fremgået af mine tidligere svar på spørgsmål 239 og 243 fra Folketingets Trafikudvalg og senest mit svar på spørgsmål S 2636 til Folketingets Skatteudvalg har regeringen til hensigt til efteråret at fremsætte lovforslag, hvorefter det særlige fradrag for pendlere over Storebæltsforbindelsen gøres permanent, og der indføres et særligt befordringsfradrag af lignende karakter for folk, der pendler over Øresunds-

forbindelsen. Baggrunden herfor fremgår bl.a. af mit svar på spørgsmål 239. Der er dog ikke sket nogen egentlig afklaring af, hvorledes og i hvilken form pendlerfradraget på Storebælt skal videreføres, ligesom der heller ikke er nogen endelig afklaring i denne henseende vedrørende et pendlerfradrag for Øresund.

Som jeg også tidligere har givet udtryk for, er jeg åben for dialog og er selvfølgelig parat til at lytte til forligspartiernes overvejelser og synspunkter og til at lade disse indgå i processen i forbindelse med det lovforberedende arbejde. Det optimale vil naturligvis være en aftale om brofradraget, som alle kan være enige om.

Spm. nr. S 2812

Til justitsministeren (2/8 02) af:

Jacob Buksti (S):

»Da ministeren ikke besvarer spørgsmål nr. S 2676 fyldestgørende, vil ministeren da endnu engang redegøre for, på hvilket grundlag hun til Nordjyske Stiftstidende og især Nordjyllands Radio den 5. juli 2002 kunne udtale, at der tidligere har været tanker om at plastre lange lige vejstrækninger til med automatisk hastighedskontrol, så det kunne virke som en pengemaskine for staten, og hvad det er for nærmere undersøgelser af hastighedskontrollen, ministeren ønsker gennemført, når de nødvendige oplysninger allerede findes i Rigspolitechefens og Vejdirektoratets fælles database herom?«

Svar (15/8 02)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg er opmærksom på, at udpegningen af de vejstrækninger, som skal indgå i den automatiske hastighedskontrol, sker med udgangspunkt i de retningslinier, der fremgår af Vejdirektoratets rapport *Automatisk trafikkontrol, Valg af strækninger*. Disse retningslinier er – som jeg anførte i besvarelsen af spørgsmål nr. S 2676 fra samme spørger – i vidt omfang i overensstemmelse med regeringens målsætning på området.

Som jeg ligeledes anførte i min besvarelse af spørgsmål nr. S 2676, oplever mange borgere beklageligvis den automatiske hastighedskontrol således, at der i visse tilfælde i for høj grad sættes på kontrol på steder, hvor kontrollen ikke