

jøer som de regionale turismeudviklingselskaber og Danmarks Turistråd. Det er regeringens overbevisning at ved at iværksætte en samordnet udviklingsindsats indenfor prioriterede forretningsområder kan der opnås langt større synergi i den markedsførings- og markedsudviklingsindsats der i dag løftes af mange forskellige aktører uden en fælles strategi. Den synergi der opnås ligger således i, at aktørerne hver især prioriterer deres indsats i samme retning og mod fælles mål.

Regeringens Finanslovsforslag for 2003 vil naturligvis danne grundlag for en revision af Danmarks Turistråds resultatkontrakt. I den forbindelse vil det blive vurderet, om der er initiativer Danmarks Turistråd ikke fremover skal varetage som forudsat, således at Danmarks Turistråd fortsat kan fungere som katalysator for og aktiv deltager i alliancearbejdet.

Det bemærkes i denne forbindelse, at Danmarks Turistråd i 2002 har modtaget midler udover resultatkontrakten til at finansiere indsatsen med at etablere turismealliancer.

Der er som led i handlingsplanen afsat 1,5 mio. kr. til etablering af allianceerne og udvikling af allianceernes strategi- og handlingsplaner.

Efter allianceernes igangsætning kan Danmarks Turistråd på lige fod med andre ansøgere modtage medfinansiering til realisering af konkrete spydspidsprojekter.

Regeringen har på denne baggrund stor tiltro til at Danmarks Turistråd kan løfte den vigtige opgave med at skabe allianceer i dansk turisme.

Idet der henvises til spørgsmål S 3203 og S 3204, er der således ikke tale om, at regeringen løber fra sit løfte om at investere i Danmarks Turistråd, da den gældende resultatkontrakt med Danmarks Turistråd for det første er indgået under forudsætning af finanslovens årlige godkendelse. For det andet er en fortsat statslig investering på 118 mio. kr. i 2003 vidne om et betydeligt statsligt engagement, der ikke med rimelighed kan betragtes som løftebrud.

Ad spm. nr. S 2877

Fra skatteministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Jacob Buksti stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2001-02 (2.

samling), forhandlingerne side 8437, lød således:

Til skatteministeren (13/8 02) af:

Jacob Buksti (S):

»Vil ministeren med henvisning til besvarelsen af spørgsmål nr. S 2720 i samarbejde med trafikministeren redegøre for, hvad den månedlige udgift er for pendlere i bil eller tog på henholdsvis Øresund og Storebælt, når der tages hensyn til de eksisterende rabatordninger og skatteregler?«

Supplerende svar (9/9 02)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Jeg kan indledningsvist oplyse, at skatteydere, der passerer broerne i forbindelse med transporten mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, har adgang til det almindelige kilometerfradrag svarende til forbindelsens længde, jf. ligningslovens § 9 C. Derudover har skatteydere, der pendler via Storebæltsforbindelsen, indtil udløbet af indeværende indkomstår adgang til et yderligere befordringsfradrag på henholdsvis 90 kr. og 15 kr. pr. passage afhængig af, om skatteyderen anvender bil eller kollektiv transport. Der er ikke adgang til et sådant fradrag ved passage af Øresundsforbindelsen. Jeg kan tillige oplyse, at prisen for et månedligt pendlerabonnement for biler, der giver adgang til 50 overfarer pr. måned, p.t. udgør henholdsvis 3.965 kr. og 2.400 kr. for passage af henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Der kan ikke oplyses noget tilsvarende for brugere af kollektiv transport, idet udgiften til passage af broforbindelserne her indgår som en integreret del af billetprisen.

Trafikministeriet har oplyst, at nettoudgiften for en bilpendler i 2002 kan beregnes til 2.065 kr. månedligt på Storebæltsforbindelsen og 1.759 kr. på Øresundsforbindelsen, når bilisterne anvender månedskort, samt under hensyntagen til de gældende skatteregler, herunder det særlige pendlerfradrag på Storebæltsforbindelsen. Ved denne beregning er der taget udgangspunkt i, at den daglige kørsel udgør 82 km ved pendling over begge forbindelser, svarende til strækningen København-Malmø tur/retur. Bilisternes egne udgifter til kørsel indgår ikke i beregningerne. Trafikministeriet gør endvidere opmærksom på, at beslutninger om priserne for passage af de to forbindelser træffes af forskellige instan-