

Så vil jeg sige, at jeg godt kan komme med et bud på, hvordan jeg mener, man skal finansiere ting, der dels er til gavn for miljøet, dels er til gavn for de mennesker, der ikke tjener så mange penge i Danmark. Jeg mener sådan set, det ville være på sin plads, at vi fjernede fradraget for pensionsopsparinger for de mennesker, der sparer mere end 100.000 kr. op om året. Det ville give os et provenu på omkring 5 mia. kr., 5 mia. kr.! Vi ville altså kunne gøre alle busser i Danmark gratis for det beløb.

Så jeg tror ikke, at man kommer langt fra Det Radikale Venstres side, hvis man vil fortsætte med hr. Anders Samuelsons yndlingsspor, nemlig at sige, at vi ikke kan finansiere vores forslag.

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Jeg troede sådan set, at det primært var et SF-forslag, men o.k., der er en fælles ånd i det, og det er fint nok.

Men egentlig synes jeg, at Enhedslistens ordfører går i fælden lige med det samme, idet hun nævner et godt eksempel på noget, der ikke er finansieret på nogen måde, nemlig at man skal fjerne fradragsretten for pensionsindbetalinger på over 100.000 kr. om året. Der forudsætter man, at folk bare fortsætter med at indbetale til pension, uagtet at man nu ikke længere har fradragsretten. Det er jo håbløst. Selvfølgelig gør de ikke det, og så forsvinder det her store provenu på de 5 mia. kr. ud i den blå luft, så er det væk, så er der ingenting i det.

Derfor siger jeg, at det er bedre med nogle konkrete forslag, som vi f.eks. har om omlægning af registreringsafgifter på biler, så vi får fremme af de miljøvenlige biler. Det gør vi, og vi viser, hvordan det bliver fuldt finansieret. Det er oven i købet overfinansieret, fordi vi som udgangspunkt spørger, hvad der vil ske, hvis nu folk overhovedet ikke ændrer adfærd. Vi ved godt, at folk ændrer adfærd, og derfor kommer det ned på, at samlet er der en provenuneutral virkning i det, men en stærk forbedring for miljøet. Det er den slags forslag, vi skulle diskutere i stedet for.

Første næstformand (Svend Auken):

Fru Pernille Rosenkrantz-Theil kan ikke få ordet for flere korte bemærkninger, men til gengæld er hun ordfører, så hun får ordet som ordfører.

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jamen så fortsætter vi da bare den vej rundt.

Jeg skal lige gøre hr. Anders Samuelson opmærksom på, hvad jeg sådan set godt tror han ved, at vi også går ind for, at man omlægger registreringsafgiften, sådan at der netop bliver taget højde for, om bilen er mere eller mindre miljørigtig.

Så vil jeg sige, at vi jo har haft et fælles finansieringsforslag i forbindelse med det her års finanslovforhandlinger, nemlig at det ikke i fremtiden skal være muligt for private at køre på gule plader.

Nu ved jeg godt, at De Radikale har syntes, at de har skullet sovse sig ind i stort set samtlige aftaler, der er blevet lavet under den her finanslov i de åbne forhandlinger med regeringen, men ikke desto mindre har De Radikale ikke fået alle deres forslag igennem og havde derfor heller ikke brug for al deres finansiering. Derfor kunne man jo spørge De Radikale – nu ved jeg godt, at hr. Anders Samuelson kun kan komme herop for at stille mig spørgsmål, men man kunne måske flette et svar ind – om De Radikale ville være villige til at bruge de 800 mio. kr. på eksempelvis at forbedre den kollektive trafik og lægge et loft over priserne på den kollektive trafik.

Det håber jeg at hr. Anders Samuelson kommer op og siger lidt om, når jeg er færdig med mit ordførerindlæg.

Kl. 13.40

Vi mener i Enhedslisten, at den kollektive trafik trænger til et kvalitetsløft, og vi mener, at priserne skal sættes ned, som jeg har sagt tidligere i dag. Vi mener, at der skal være et loft på 10 kr. for en busbillet. Vi mener, at det er en forudsætning for, at vi kan stoppe den eksplosive vækst i biltrafikken i Danmark og samtidig give folk en reel mulighed for at komme på arbejde og til deres uddannelsessteder og besøge venner og bekendte uden at være afhængige af at have en bil.

Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti reduceret støtten til den kollektive trafik, sådan at vi rundtomkring i landet ser dramatiske prisforhøjelser, uden at de prisforhøjelser modsvares af tilsvarende serviceforbedringer eller kvalitetsforbedringer af den kollektive trafik. Det er jo ikke kun et angreb på miljøet, det er også lige præcis et angreb på den del af befolkningen, der ikke har adgang til en bil, enten fordi de ikke er i stand til at køre bil, eller fordi de ikke har råd til at have en bil.