

Med andre ord vil jeg naturligvis gerne hende opmærksomheden på det internationale aspekt i denne sag, fordi det ville være grotesk ikke at gøre det. Vi har en national plan for en CO₂-reduktion, men vi må også have et meget tættere og meget mere forpligtende samarbejde om en reduktion på internationalt plan. Hvis vi ikke får det, kan det være lige meget, hvad vi gør her i Danmark. Det er kun endnu en grund til ikke at vende op og ned på vores befordringsfradrag.

Så kan man spørge, hvordan vi vil opnå den planlagte CO₂-reduktion. Mon ikke det skal lykkes, når bilerne bliver mere og mere miljøvenlige og vores afgifter får en virkning?

Hermed er jeg faktisk tilbage ved mit udgangspunkt, nemlig at hvis vi vælger afgiftsløsningen, skal der samtidig ske skattekompensationer. Det vil jeg gerne gentage nu, hvor skatteministeren har en chance for at høre det, for det er det samme krav, vi stillede, da vi snakkede grønne afgifter for erhvervslivet.

Jeg vil til enhver tid se på helheden, og det er både den miljømæssige og den økonomiske helhed, jeg tænker på. Derfor nytter det ikke noget, at man enten gennem afgifter eller ved omlægning af fradrag i væsentlig grad forringer danskernes evne til at konkurrere og producere og leve i det hele taget. Vi må derfor have en skattekompensation, hvis et flertal uden om de borgerlige partier vælger at gå tvangens vej.

Vi mener fra konservativ side, at vi ikke skal gå tvangens vej, men fortsætte med befordringsfradrag, som støtter dem, der har langt til arbejde, og vi håber naturligvis på, at de andre borgerlige partier, herunder også CD, vil være med til at støtte det frie valg af transportmuligheder.

(Kort bemærkning):

Erik Mortensen (S):

Jeg kunne ikke undgå at bemærke, at der i ordførers tale indgik en anden model end befordringsfradraget, nemlig en regulering af dagpengesystemet, og det lyder jo spændende. Umiddelbart vil jeg nok tro, at det for mig lyder mere usympatisk, hvis det er den model, som vi tidligere har hørt om fra højre side i salen.

Tidligere i debatten blev New Zealand nævnt. Der har jeg også selv erfaringer fra, og jeg kan sige, at man godt nok har praktiseret noget i den stil. Det har også betydning, at rigtig mange mennesker må have to job for at klare dagen og vejen. Men det kunne da være spændende lige

at få en antydning af, i hvilken retning man havde tænkt sig at kompensere befordringsfradraget med dagpengesystemet.

Tommy Dinesen (SF):

Som det allerede har været nævnt nogle gange, har SF fremsat beslutningsforslag nr. B 94, som omhandlede, hvorledes vi ser på den problematik, som vi her diskuterer.

Det nuværende befordringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale trafikmæssige forhold. I nogle områder er det oplagt, at hovedparten af arbejdsstyrkens transport til arbejdspladsen må foregå i egen bil, medens det i andre områder er et meningsløst ressourcespild at give øget støtte til privat bilkørsel, når der er et velfungerende, finmasket kollektivt trafiksystem.

Sammenholdt med de store miljøproblemer i transportsektoren er der et markant behov for ændringer i landets transportpolitik. Miljøminister Svend Auken sammenfattede situationen således i Det Fri Aktuelt den 29. januar 1997: Det går den gale vej. Det bedste, man kan sige, er, at det er bedre i dag end i morgen. Miljøministeren peger på behovet for højere benzinpriser, men giver samtidig denne løsning lange udsigter, fordi det skal ske gradvis og i samarbejde med vore nabolande.

SF er helt enig med miljøministeren i, at der er et alarmerende behov for politisk handling, men netop den store træghed på benzinområdet gør, at vi ud over at lægge pres for ændringer på dette felt også må afsøge alle andre muligheder for at påvirke den vildtvoksende trafikmængde.

Det er i den forbindelse nærliggende at se på mulighederne for at holde op med ligefrem at give støtte til øget biltrafik via befordringsfradraget. SF foreslår, at Folketinget tager hul på den diskussion ved at fjerne det generelle fradrag og i stedet give amterne henholdsvis Hovedstadens Trafikselskab muligheder for lokalt at finde den mest hensigtsmæssige kombination af kollektiv trafik og tilskud til individuel transport inden for en uændret provenuramme.

Siden 1988 er personbiltrafikken steget med ca. 60 pct., og denne udvikling må ikke fortsætte. Den vil gøre det umuligt at leve op til målsætningerne for reduktion af CO₂-udslippet, den vil belaste lolkområderne med NO_x-partikler og støjforurening, den vil skabe trafikpropper i og omkring flere byer, og den vil betyde flere trafikulykker end i dag.