

Ministeren gav et svar her i salen, som var i modstrid med et skriftligt svar, han tidligere har givet Folketinget, hvori han bekræftede, at det sandsynligvis vil føre til prisstigninger oven i de prisstigninger, der i forvejen er planlagt i 2004, på i omegnen af 10 pct. Det har han i dag her i Folketingssalen ihærdigt forsøgt at bortforklare, kraftigt sekunderet af bl.a. hr. Svend Heiselberg.

Jeg vil også godt takke dem fra Socialdemokratiet, som har været oppe og påvise, at der altså er tale om en skævdeling af samfundet på den måde, at man i realiteten tager fra dem, der kører med den kollektive trafik, samtidig med at man bruger statens penge til at tilgodese dem, der kører i privatbil. Det samlede resultat bliver jo, at der vil være flere, der kører i privatbil, og færre, der kører med kollektiv trafik.

Kl. 12.50

Med så store prisstigninger, som der er udsigt til i nogle områder af landet, f.eks. i Århus- og Københavnsområdet, er der risiko for, at der kommer en decideret ond spiral, hvor prisstigningerne vil trække ekstra prisstigninger med sig, fordi passagertallet falder. Det vil føre den kollektive trafik ind i en ond spiral. Det er det, vi risikerer. Jeg håber selvfølgelig ikke, at det bliver så dramatisk, men vi nærmer os det punkt, den smertegrænse, hvor det kollektive trafiksystem ikke længere vil kunne bevare evnen til at fastholde de mennesker, som har mulighed for at gå over i en privatbil. Det er der nogen der ikke har. De vil stå med dyrere levevilkår.

Den underminering af grundlaget for den kollektive trafik kan blive meget dramatisk og få meget dramatiske virkninger. Det er den smertegrænse, vi nærmer os, og man må sige, at det er Dansk Folkeparti, der bærer ansvaret for, at det sker.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 41: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).
(Fremsat 31/10 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Lars Christian Lilleholt er her ikke. Så går vi videre til hr. Jacob Buksti.

Jacob Buksti (S):

Ja, man kan jo næsten føle sig hensat til situationen før valget, altså at vi kommer først.

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget, således at det skattemæssige pendlerfradrag for Storebælt gøres permanent og der gennemføres et lignende fradrag på Øresund, så snart der foreligger en dansk-svensk aftale om beskatningen af pendlere i Øresundsregionen.

Vi er glade for, at skatteministeren med dette lovforslag lever op til det klare tilsagn, der før sommerferien blev givet af trafikministeren i forbindelse med den forståelse mellem aftalepartierne om den generelle takstproblematik for Storebælt og Øresund. Det blev her understreget, at pendlerfradraget på Storebælt og eventuelt Øresund var en integreret del af hele takstproblematikken og derfor måtte behandles som sådan.

Jeg skal imidlertid ikke undlade at give udtryk for, at jeg finder processen frem til lovforslagets fremsættelse ganske særpræget og rimelig snørklet. Det er således bemærkelsesværdigt, at økonomi- og erhvervsministeren i en kronik i Berlingske Tidende den 1. juli i år i anledning af Øresundsbroens 1-års-dag sammen med Frederiksbergs konservative borgmester mener sig i stand til at slå fast, at vi nu endelig har fået en regering, der har gjort, hvad den kan, for at tilgodese pendlere på Øresund. De skriver:

»Derfor har vi netop indført et brofradrag for pendlere på Øresund«.

Ja, det sagde de faktisk, lang tid før der havde været forhandlinger om spørgsmålet, lang tid før dette lovforslags fremsættelse, helt uden nogen forståelse for pendlersituationen og takstproblematikken i øvrigt. Hvorfor mon?