

Sagen er, at et pendlerfradrag for pendlere på Øresund med de nuværende dansk-svenske regler kun ville få betydning for folk bosat i Sverige, som arbejder i Danmark, mens folk bosat i Danmark, som arbejder i Sverige, ikke ville få noget fradrag. Det er i sig selv en uacceptabel forskelsbehandling, men bliver så meget mere grotesk, når man tager i betragtning, at netop derfor er takst- og rabatstrukturen på Øresund indrettet således, at det allerede med indregning af pendlerfradrag for Storebælt er billigere at passere over Øresund end over Storebælt i dag.

Trafikministeriet har således oplyst, at netto-udgiften for en bilpendler i 2002 kan beregnes til 2.065 kr. om måneden på Storebæltsforbindelsen og 1.759 kr. på Øresundsforbindelsen, når bilerne anvender månedskort og under hensyn til de gældende skatteregler, herunder de særlige pendlerfradrag på Storebælt.

Tilsvarende er det også billigere med tog over Øresund end over Storebælt. Økonomi- og erhvervsministeren har ellers tidligere i hvert fald interesseret sig meget for taksterne over Storebælt, og det er altså sådan, at det er dyrere at passere Storebælt end Øresund. Så når økonomi- og erhvervsministeren kan argumentere, som han kan, kan det kun skyldes uvidenhed om de faktiske forhold. Det samme gælder tilsyneladende for Dansk Industri, når man ser deres hørings svar.

Kl. 12.55

Socialdemokratiet vil gerne være med til at indføre et lignende pendlerfradrag på Øresund, men det må, som det fremgår af aftalen med regeringen, naturligvis forudsætte en dansk-svensk aftale og tage udgangspunkt i den prismæssige forskel mellem de to broforbindelser.

Socialdemokratiet kan på den baggrund støt- te forslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at Venstres ordfører var fraværende før, og han får selvfølgelig ordet efter Kristeligt Folkeparti, når vi er færdige med ordførerrækken.

Mikkel Dencker (DF):

I Dansk Folkeparti ser vi med glæde på, at fradraget for passage af Storebæltsforbindelsen i forbindelse med arbejde nu gøres permanent.

Eksistensen af et fradrag er en fornuftig foranstaltning ud fra det synspunkt, at det har en positiv afsmitning på samfundsøkonomien, og at mobiliteten mellem landsdelene er så stor

som muligt. Desuden har personer i Storebæltsregionen stor glæde af fradraget, da deres arbejdsmarked og dermed antallet af mulige arbejdspladser bliver meget større.

Vi er til gengæld ikke overbevist om, at det niveau på 90 kr. for passage i bil, som regeringen og Socialdemokratiet i fællesskab har fundet frem til, er det rigtige.

Efter ministerens udsagn er de 90 kr. prisen for den billigst mulige passage af Storebælt, nemlig ved køb af den såkaldte BroBizz Måned. Denne abonnementsordning koster ifølge regeringen 4.500 kr. om måneden og inkluderer 50 passager af broen. For at få den optimale udnyttelse af denne abonnementsform, hvilket jo er en forudsætning for regeringens regnestykke, skal man altså have 25 arbejdsdage om måneden. Dermed når man frem til de 90 kr. Men hvor mange mennesker tror regeringen og Socialdemokratiet egentlig har 25 arbejdsdage om måneden hver måned og hele året?

Til orientering indeholder en måned i gennemsnit 21 arbejdsdage. Dertil kommer yderligere, at folk normalt holder 5 ugers ferie om året, og på den måde har man i gennemsnit 19 arbejdsdage om måneden. Der er altså lang vej op til de 25, som er med i dette regnestykke. Dermed falder regeringens og Socialdemokratiets forudsætninger for de 90 kr. helt fra hinanden. Med andre ord skal fradraget være noget højere for at kunne nå det mål, som regeringen og Socialdemokratiet vil nå, nemlig at fradraget skal have samme størrelse som udgiften til passager af broen.

Et yderligere kritikpunkt i lovforslaget er, at fradragets størrelse bliver fastlåst på henholdsvis 90 kr. og 15 kr. for passage i tog uden mulighed for regulering. Men har man ikke forestillet sig, at der kunne ske en udvikling i priserne for passage af broen? Kan man ikke forestille sig, at taksterne på Storebælt kan stige på et tidspunkt? Og så ville det vel også være på rette plads, at det tilsvarende fradrag blev hævet yderligere. Hævning af takster er ellers noget, der forekommer jævnlige i det danske samfund.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg vil sige, at selv hårdt prøvede socialdemokrater, som jo bliver beskyldt for ikke at kunne gå forbi en knap, der står afgifter på, uden bare sætte den op, tror jeg ikke har fantasi til at forestille sig, at vi faktisk kommer til at diskutere en forhøjelse af taksterne over Storebælt. Som jeg