

delsen, et fast fradrag. Formålet med fradraget er generelt at fremme mobiliteten og integrationen mellem regionerne i Danmark. Samtidig er udgiften til tilsvarende færgeforbindelse fradragberettiget.

Fradraget blev i 1998 fastsat til at være 90 kr. for bilpassage og 15 kr. pr. passage med kollektiv trafik. Disse takster vil fortsat være gældende, da det vurderes, at de faktiske udgifter ikke har ændret sig nævneværdigt siden indførelsen. Samtidig sikrer et fast fradrag større gennemskuelighed for den enkelte skatteyder.

Venstre støtter lovforslaget.

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Jeg vil gerne takke for en bred tilslutning til forslaget. Jeg er glad for, at der er tilslutning til at permanentgøre dette fradrag, og jeg ser frem til en konstruktiv udvalgsbehandling.

Der har været en diskussion om tal; 21 dage, 25 dage, 90 kr. osv. osv. Jeg vil slet ikke gå ind i den talgymnastik her og nu. Jeg vil sige, at priserne jo har bevæget sig op og ned mellem 3.000 kr. og 5.000 kr. om måneden, på det lag i hvert fald, og forudsætningerne for fradragsberegningen er nok nyttige at få gjort rede for under udvalgsbehandlingen, og det giver jeg tilsagn om. Det gør vi meget gerne.

Kl. 13.10

Goethe sagde engang: Man merkt die Absicht und wird verstimmt. Man fornemmer hensigten, og så bliver man meget forstemt.

Det gør man også, når man lytter efter Det Radikale Venstres ordfører og Enhedslistens ordfører. De to ordførere havde nemlig det til fælles, at de bag de pæne ord ikke helt kunne skjule deres hensigt. Jeg blev i hvert fald noget forstemt, for der er ingen tvivl om, at det, de to ordførere egentlig mente, var, at det skulle være meget, meget, meget dyrere at køre i bil her i landet. Det er alt for billigt; priserne skulle op om ikke på andet så på benzinen, eller hvad ved jeg. Fradragene skulle i hvert fald ikke have lov til at slå igennem i det omfang, som vi andre ønsker det.

Enhedslistens ordfører siger, at det især er de rige, der får glæde af et sådant fradrag. Nu er jeg altid bekymret for de der gennemsnitsberegninger. Jeg ved ikke, hvor Enhedslistens ordfører har den beregning fra. Jeg vil bare spørge, om det er den ganske almindelige jævne håndværker, Enhedslisten ønsker at ramme? Han, som kører i sin bil på arbejde kl. 6 om morgenen over

Storebælt, som kommer fra det sjællandske og kører over til det fynske eller modsat og skal rundt på nogle arbejdspladser?

Man kan stille mange mærkelige konstruktioner op, men der er ingen tvivl om for mig i hvert tilfælde, at ønsker vi at fremme dynamikken i vort samfund, og det har jeg forstået altid har været en mærkesag for Det Radikale Venstre, en decentralisering i vort samfund, en sikring af, at vi ikke klumper det hele sammen omkring de store byer, men skaber en fleksibilitet og en dynamik i trafiksystemet, så gør man det jo ikke ved at forhøje taksterne eller gøre det endnu dyrere at køre eller forhindre de fradragsmuligheder, som vi her lægger op til.

Derfor vil jeg bare sige som Goethe: Man fornemmer hensigten og bliver forstemt. Men tak for en bred tilslutning i øvrigt.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tre korte bemærkninger: fru Marianne Jelved, fru Pernille Rosenkrantz-Theil og hr. Jacob Buksti.

(Kort bemærkning).

Marianne Jelved (RV):

Må jeg minde skatteministeren om, at den aftale, der har været indgået af bropartierne, som altså i sin tid traf beslutning om Storebæltbroen, indebar en ganske bestemt finansiering af broen. Den skulle brugerfinansieres og ikke skatteyderfinansieres. Det synes Det Radikale Venstre var en meget ædel beslutning, og vi har forsøgt at holde forligspartierne fast på det princip stort set lige siden. Så det er en af de principielle grunde.

Det andet principielle spørgsmål, vi har til denne her konkrete sag i lovforslaget, er, om skatteministeren vil bekræfte, at fradrag forvridder skattesystemet rent principielt.

Det tredje principielle spørgsmål er, om det stykke asfalt, vi taler om, ikke er at betragte som et stykke vej – ganske vist på pæle, som vi har hørt andre folketingsmedlemmer tidligere udtrykke det?

Om det sidste: Det Radikale Venstre ønsker at give byer som København mulighed for at opkræve bompeng – det er vi ikke kommet igennem med – for at kunne finansiere forskellige initiativer omkring trafik. Hvis man laver et princip af den karakter, som lovforslaget siger, så mener vi, at det har konsekvenser for vores ideer omkring bompeng.