

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Nu er vi på vej mod det tredje minut, og man har kun ét minut, men lad gå.

Fru Pernille Rosenkrantz-Theil, kort bemærkning, ét minut maks.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Jo, tak. Jeg plejer at kende forretningsordenen.

Nu er skatteministeren jo ikke miljøminister, men alligevel kan det ikke være gået skatteministerens næse helt forbi, at vi står over for store globale miljøproblemer, og at Danmark også har et ansvar i forhold til at nedbringe de problemer.

Kl. 13.15

Det kan ikke være gået skatteministerens næse forbi, at isen smelter, og luftforureningen bl.a. på Nørrebrogade i København er så slem, at det er sundhedsskadeligt at vokse op der.

At sænke taksterne for at køre over Storebæltsbroen i privat bil, samtidig med at denne her regering for under en halv time siden behandlede et forslag om at fjerne tilskuddet til den offentlige lokale og regionale transport, er at gå den forkerte vej. Det skaber mere forurening.

Det vil Enhedslisten ikke medvirke til. Det vil den her regering, det vil Socialdemokraterne, men Enhedslisten og SF siger nej.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg havde en ordveksling med Dansk Folkepartis ordfører, hvor jeg kunne konstatere, at Dansk Folkeparti mener, at fradraget er for lille, og det kunne man forhandle.

Jeg vil gerne spørge skatteministeren, om skatteministeren mener, at et sådant forslag fra Dansk Folkeparti er omfattet af musefældeklausulen omkring finansloven, hvor de to parter henholdsvis regeringen og Dansk Folkeparti erklærer, at man ikke uden hinandens samtykke kan stille udgiftskrævende forslag.

Hvis det er sådan, at det er omfattet af det, ønsker regeringen så at indgå i forhandlinger med Dansk Folkeparti om en sådan forhøjelse af fradraget?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Det er fuldstændig korrekt, at jeg ikke er miljøminister. Men det er vist også korrekt, at hvis man vurderer de miljømæssige virkninger af, at vi overhovedet fik en broforbindelse, som Enhedslisten jo var modstander af, så var det fak-

tisk en miljømæssig gevinst. De færger forurener de væsentligt mere end den trafik, der er nu. Det er det ene.

Det andet er, at jeg altså ikke forstår, at Enhedslisten ikke kan mande sig op til at varetage de interesser for den jævne arbejder, som jeg omtalte før. For Enhedslisten handler det kun om tog og togpriser og ikke om folk, der har et ganske almindeligt arbejde, og som er helt afhængige af at kunne køre i deres egen bil på arbejde. Det undrer mig.

I det hele taget kunne jeg fornemme, at både Enhedslisten og Det Radikale Venstre hellere ville diskutere miljøpolitik end henholdsvis trafikpolitik eller skattepolitik. Jeg synes, vi var langt omkring, når fru Marianne Jelved eksempelvis taler om fradragets konsekvenser, om det forvilder osv., og slutter med bompengene i København, ja, det er jo en interessant diskussion.

Vi har faktisk brugt hele formiddagen til at diskutere den kollektive trafik. Jeg skal ikke forlænge den diskussion. Jeg synes måske, at det er et stykke uden for dagsordenen.

Jeg vil bare sige – også til hr. Jacob Buksti – at vi har fremlagt et forslag, som er baseret på de tal og beregninger, som ligger i forslaget. Vi forventer, at det kan gennemføres på den måde, og vi siger tak for de tilsagn, der har været.

(Kort bemærkning).

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Nu er det jo ikke broforbindelse som sådan, vi diskuterer, men priserne på broforbindelsen. Det andet er en gammel debat, som er overstået for længst, eftersom broen står der.

Så vil jeg sige, at nu er det jo ikke vores ansvar, at hverken Socialdemokraterne i deres regeringstid – og især ikke den nuværende regering i sin regeringstid – har været villige til at udbygge den kollektive transport, sådan at den jævne mand har haft et alternativ.

Det er faktisk noget, Enhedslisten har presset på for siden 1994, nemlig at hver evig eneste gang man hævdede afgifterne i forbindelse med biler, altså hvis man eksempelvis hævdede benzinafgifterne, så skulle de penge bruges til at udvide den kollektive transport, sådan at det var et reelt alternativ.

Den problematik er vi ganske klar over, og det er også derfor, at jeg i min ordførertale sagde, at de 10 mio. kr., man bruger her, ville vi hellere bruge på at udbygge den kollektive transport.