

delt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til miljøministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om evalueringer af Institut for Miljøvurderings arbejde og om mulighederne for at sikre, at Institut for Miljøvurdering lever op til sine forskningsforpligtelser?«

(Forespørgsel nr. F 20).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål til ministre.

Spørgetimen

Formanden:

Til at besvare spørgsmål i spørgetimen i dag har statsministeren udpeget skatteministeren og videnskabsministeren.

Der er til skatteministeren anmeldt følgende spillere:

1. Morten Homann
2. Jens Peter Verner
3. Ole Stavad

Til videnskabsministeren har ingen meldt sig som spillere.

Ønsker flere at tilmelde sig som hovedspiller til skatteministeren eller videnskabsministeren? (*Ophold*). Det er ikke tilfældet.

Spm. nr. US 6

Morten Homann (SF):

Det spørgsmål, jeg vil stille, drejer sig om den nylig indgåede aftale mellem Danmark og Sverige om beskatning i Øresundsregionen. Der er det element i den aftale, at bilpendlere over Øresundsbroen kan få et fradrag, og at der tilsvarende bliver givet et dog væsentlig mindre fradrag for brugere af den kollektive trafik over Øresundsbroen. Det giver mig anledning til at stille to spørgsmål.

Hvad er grunden til, at ministeren valgte at indgå en aftale, hvor der sker en sådan skævvridning til fordel for brugere af privatbil sammenlignet med den kollektive trafik? Og hvordan kan det være, at et element som f.eks. Helsingør-Helsingborg-overfarten, altså færgeover-

fart, slet ikke er med i aftalen? Det giver jo en voldsom trafikmæssig skævvridning til fordel for privatbilen og væk fra den kollektive trafik og brugerne af færgeoverfarterne, så jeg vil godt høre begrundelserne for denne trafikpolitiske prioritering, som ligger implicit i den skatteaftale, som er indgået.

Kl. 13.05

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Må jeg allerførst sige, at jeg synes, det er glædeligt, at det – ja, efter næsten flere års drøftelser og forhandlinger – er lykkedes at få en aftale, og at jeg håber, at den aftale kan bidrage til at sikre vækst, udvikling og dynamik i Øresundsregionen, for det er det, vi har brug for. Vi har også brug for flere biler på broen, vi har brug for en højere grad af fleksibilitet i udnyttelsen af arbejdskraften og ikke mindst i udnyttelsen af de meget store investeringer, der er foretaget i infrastruktur, kulturanlæg osv. Alt det synes jeg er vigtigt.

Så spørger hr. Morten Homann til en detalje, som ikke er en ligegyldig detalje, men en del af forslaget. Det drejer sig om fradrag for pendlerne, og det er ganske rigtigt et af de elementer, som indgår i aftalen.

Situationen er den, at aftalen indebærer, at man får en lempelse på omkring 50 kr. som bilist og omkring 8 kr. som togpassager. Det er en ordning, som svarer til den ordning, der er indført på Storebælt, og det er vigtigt at nævne det, for også af konkurrencemæssige hensyn er det vigtigt, at der er en vis lighed her; det tror jeg at både EU's konkurrencekommissær og andre vil være meget opmærksomme på. Jeg er overbevist om, at både bilpendlere og togpendlere vil være glade for denne ordning.

Morten Homann (SF):

Lad nu diskussionen om den skævvridning, der sker mellem bil- og togpendlere, ligge et sekund. Den forsøgte ministeren at give en form for svar på.

Men det allermest interessante gik ministeren uden om, nemlig: Hvordan kan det være, at man i denne skatteaftale om befordringsfradrag over Øresund slet ikke har taget højde for dem, som vil benytte sig af færgeoverfarten mellem Helsingør og Helsingborg? Hvordan kan det være, at man giver en skattemæssig begunstiggelse til folk, som vælger af køre i privatbil over broen, og på den måde forskelsbehandler den færgeoverfart, som findes, negativt?