

## Besvarelse

### Skatteministeren (Carsten Koch):

Forespørgslen er stillet til både trafik- og skatteministeren, og efter aftale med trafikministeren redegør jeg for os begge.

I dagens forespørgsel ønsker forslagsstillerne at få oplyst mulighederne for at aftrappe eller omlægge befodringsfradraget, så det fremmer de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder målsætningen om CO<sub>2</sub>-reduktion.

Vi har at gøre med et fradrag, der har stor provenumæssig betydning. Det berører ¼ af de erhvervsaktive eller næsten 700.000 personer. Det er derfor i orden, at man fra de politiske partiers side med jævne mellemrum vurderer, om pengene – og her taler vi sådan om ca. 2,7 mia. kr. – bruges rigtigt, også når fradraget vurderes i lyset af trafikpolitiske miljømålsætninger.

Som skatteminister ser jeg flere gode grunde til et befodringsfradrag. For det første er formålet med befodringsfradraget at yde fradrag for udgifter til erhvervelse, sikring og vedligeholdelse af indkomsten. Det er et godt og sundt princip.

Det vil dog være forbundet med meget store administrative omkostninger såvel for skattemyndighederne som for skatteyderne at foretage individuelle vurderinger af den enkeltes faktiske udgifter til transporten.

Udgifterne afhænger bl.a. af afstand til arbejde, transportmiddel og arbejdstidspunkt i døgnet. Der er derfor efter et politisk valg blevet indført regler således, at fradraget alene afhænger af afstanden mellem hjem og arbejde.

Med andre ord: Man bør ikke betale skat af mere, end hvad man tjener netto, og udgifter til transport til arbejde er sjældent en fornøjelse, men en nødvendig udgift for at opretholde en indtægt fra arbejdet. Vel har vi miljøproblemer fra trafikken, men vi har fortsat også et arbejdsløshedspøblem.

For det andet har befodringsfradraget også en positiv værdi i beskæftigelsespolitikken. Dette bekræftes da også i en budgetanalyse, som er udført af Finansministeriet sidst i 1994 om mobilitet på arbejdsmarkedet, hvor bl.a. befodringsfradraget blev vurderet. En af rapportens konklusioner er, at incitamenterne til at pendle som helhed er blevet bedre i perioden 1980-1995 især som følge af de ændrede regler for befodringsfradraget de seneste år.

Det konstateres endvidere, at pendlingens omfang har været stigende siden 1980'erne. Øget pendling kan afspejle stigende villighed til at rejse langt for at få et job, men det kan også afspejle forbedringer i transportmulighederne. Samlet taler dette for, at befodringsfradraget har en positiv beskæftigelseseffekt.

For det tredje har fradraget samme skattemæssige værdi for alle uanset indkomstens størrelse.

Uden befodringsfradrag ville der for det fjerde kunne gives eksempler på, at marginalskatte-ten ved indkomstfremgange nemt kan komme over 100 pct.

For det femte afhænger befodringsfradraget alene af afstanden mellem bolig og arbejde og overlader det til fradragsmotageren selv at vælge transportmiddel. Fradraget er med andre ord neutralt over for valg af transportmiddel. Endvidere tilskynder befodringsfradraget til, at flere kører i samme bil i forhold til en situation, hvor transportudgifterne skal dokumenteres for det benyttede transportmiddel.

Endelig er reglerne for befodringsfradraget enkle, gennemskuelige, letforståelige for borgerne og nemme at administrere for skatteadministrationen. Samlet set så er jeg som skatteminister tilfreds med dette skattefradrag og finder, at det fungerer efter hensigten.

Når vi i dag debatterer mulighederne for at omlægge befodringsfradraget, så det fremmer miljømålsætningerne på transportområdet, skyldes det, at befodringsfradraget gør det billigere at transportere sig over længere afstande for at komme på arbejde i forhold til en situation uden fradrag. Dermed skabes mere transport i forhold til en situation uden fradraget. Vi må altså have et overblik over de trafikmængder, der i dag er berørt af befodringsfradraget.

Jeg skal ikke trætte med mange tal, men på årsplan transporterer den voksne danske befolkning sig i alt ca. 60 mia. personkilometer. Af de 60 mia. personkilometer ydes der via befodringsfradrag til omkring 6,5 mia. personkilometer.

I forhold til forslagsstillerens spørgsmål om muligheder for at aftrappe eller omlægge fradraget for at fremme bl.a. målsætningen om CO<sub>2</sub>-udslippet skal man således gøre sig klart, at befodringsfradraget gives til ca. 13 pct. af den voksne befolknings samlede transportarbejde.

Det er selvfølgelig ikke nogen forsvindende andel, men de ca. 13 pct. vil på den anden side