

ikke nødvendigvis falde væk ved en ophævelse af befordringsfradraget. Forhåbentlig vil folk i den situation stadig være villige til at transportere sig på arbejde og vil dermed typisk være brændstofforbrugende. Det er vigtigt at have det for øje, når vi har miljøbrillerne på.

Der findes naturligvis flere muligheder for at aftrappe eller omlægge det nuværende befordringsfradrag. Man kan jo tænke sig mange forskellige muligheder. En konkret vurdering af konsekvenserne for miljøet, mobiliteten og de fordelingsmæssige effekter af at omlægge eller aftrappe befordringsfradraget forudsætter, at man præciserer, hvad provenuet af befordringsfradraget skal bruges til.

Og jeg kan sådan se to hovedalternativer: For det første kan befordringsfradraget omlægges til at støtte den kollektive trafik. For det andet kan befordringsfradraget aftrappes eller eventuelt helt afskaffes og bruges til nedbringelse af statsgælden eller til finansiering af helt andre opgaver.

Det første alternativ ligger i forlængelse af SF's forslag til folketingsbeslutning B 94 om omlægning af befordringsfradraget. Jeg vil derfor kort gentage de hovedsynspunkter, som jeg på regeringens vegne gav udtryk for i forbindelse med førstebehandlingen af dette beslutningsforlag.

Det bestod jo af to elementer, der tilsammen skulle medføre en nedbringelse af trafikbelastningen – især af biltrafikken og desuden en forbedring af mobiliteten. Det første element var et forslag om at afskaffe det skattemæssige befordringsfradrag. Den provenumæssige gevinst, som dette ville medføre, skulle helt eller delvis overføres til amtskommunerne og HT.

Forslagets andet element bestod i, at amtskommunerne og HT skulle have mulighed for at anvende provenugevinsten til at mindske trafikbelastningen og samtidig forbedre trafikbetjeningen i både kollektiv trafik og ved tilskud til individuel transport.

I min tale gav jeg udtryk for, at regeringen er indstillet på at styrke den kollektive trafik også i bolig/arbejdsstedstrafikken. Jeg udtrykte også på regeringens vegne klar forståelse for, at der er et behov for at finde nye veje til at begrænse væksten i trafikken. Men beslutningsforslaget var ikke den rette medicin. Regeringen kunne ikke støtte forslaget, da vi fandt, at det ikke indeholdt en tilstrækkelig afvejning af de mange hensyn, der må og skal varetages på dette område.

Såfremt vi alligevel forestiller os, at dele af befordringsfradraget bruges til støtte af den kollektive trafik, vil den uden tvivl kunne gøres mere attraktiv. Men den kollektive trafik forurener også. I landområder kan det være betænkeligt at lade befordringsfradraget afløse af tilskud til den kollektive trafik, idet den kollektive trafik selv efter forbedringen vil have relativt svært ved at konkurrere med bilen både økonomisk og miljømæssigt.

Det er netop i landområder, at vi ser, at bilen i højere grad benyttes som transportmiddel. Det betyder ikke, at bilen miljømæssigt er en urentabel løsning. Når bilen vælges til pendling, kan det skyldes, at der samtidig foretages f.eks. indkøb, skolekørsel med børn eller kørsel til fritidsaktiviteter på vej hjem fra arbejde.

Den kollektive trafik er et godt miljømæssigt alternativ, når mange personer samtidig skal befordres mellem to destinationer. Her vil bilen typisk komme til kort. Men det kræver, at kunderne kan komme til knudepunkterne i den kollektive trafik, og at der er plads til at øge kapaciteten i den kollektive trafik.

Hvor der er uudnyttet kapacitet i tog og busser, er en overflytning fra bil miljømæssigt gratis. Alternativet kræver en udvidelse af kapaciteten, og kapaciteten er i dag ofte fuldt udnyttet i myldretiden.

Befordringsfradraget kommer derfor i høj grad til sin ret for erhvervsaktive med skiftende arbejdstider, der bor i tyndt befolkede områder. Her vil det være vanskeligt at udvikle et fintmasket kollektivt trafiknet med hyppige afgange og tilgodese miljøhensynene tilstrækkeligt.

Samtidig skal man være opmærksom på, at takstnedsættelser, øget service og fleksibilitet i kollektiv trafik ikke er ensbetydende med, at de nye passagerer udelukkende er tidligere bilister. Der vil f.eks. også være cyklister og andre, som ikke transporterede sig tidligere, og som dermed ikke var brændstofforbrugende. Således er der ikke nødvendigvis identitet mellem dem, der rammes af reduceret befordringsfradrag, og dem, der får gavn af bedre kollektiv trafik.

Det er altså ikke entydigt, at kollektiv trafik altid er at foretrække frem for bilen ud fra et miljøsynspunkt, ligesom billigere kollektiv trafik ikke kun giver miljøfordele.

Tænk man giver det alternative, at befordringsfradraget bliver nedtrappet eller afskaffet, så taler vi i mange tilfælde om skattestigninger på over 10.000 kr. om året. Et ægtepar, der f.eks. bor på Lolland og arbejder i Københavnsområdet