

det, ville få en skattestigning på over 35.000 kr. Det kan jeg som skatteminister ikke uden videre lægge ryg til, og det er, så vidt jeg kan se, urealistisk at forestille sig at kompensere de pågældende ved omlægning af tilskud til kollektive transportmidler f.eks. ved en generel sænkning af prisen for benyttelse af kollektiv trafik.

En anden konsekvens af at afskaffe fradraget vil antagelig føre til et fald i ejendomspriserne i de områder, hvor der er dårlige beskæftigelsesmuligheder. Dette vil både kunne finde sted i landområder og i byområder. I de områder, hvor et reduceret befordringsfradrag overvæltes i faldende huspriser, vil incitamentet til bosætning være uændret. Her vil en reduktion af befordringsfradraget ikke skabe så store ændringer i bosætningsmønstret på kort sigt, som man måske umiddelbart skulle tro. Et reduceret fradrag betyder dermed ikke entydigt, at pendlingsomfanget bliver mindre.

Generelt vil en omlægning af befordringsfradraget først have betydning på længere sigt. På kort sigt er det vanskeligt at påvirke f.eks. placering af arbejdsplads eller bolig. Hvis befordringsfradraget afskaffes, vil jeg være bekymret for mobiliteten på arbejdsmarkedet, ligesom jeg vil være bekymret for bosættelse i yderområderne med få arbejdspladser.

Befordringsfradraget er kun ét blandt flere mulige virkemidler til at sikre en mere hensigtsmæssig bosætning i forhold til arbejdspladsen. Fysisk planlægning, påvirkning af omkostningerne i forbindelse med skift af bolig, pladsgaranti i daginstitutioner, sikkerhed i ansættelsen m.m. påvirker også familiernes overvejelser om bosætning.

Derudover er regeringen ikke fremmed over for også at bruge afgiftspolitiske virkemidler i miljøpolitikken. Her kan jeg bl.a. nævne regeringens bestræbelser for at forhøje minimumsatsene i mineraloliedirektivet og ophæve undtagelsesbestemmelserne for færge- og flytrafik. Endvidere har jeg fremlagt forslag om at erstatte vægtafgiften med en grøn ejerafgift for at fremme køb af mere benzinekonomiske biler.

Et andet virkemiddel er road pricing, der gør det muligt direkte at sammenkæde brugen af bilen med forureningen. Som jeg orienterede om ved B 94, er der netop nedsat et udvalg af trafikministeren, der skal undersøge mulighederne for road pricing i hovedstadsområdet. Fordelen ved et fuldt udbygget road pricing-system er, at man kan benytte betalingen for forureningen til både et bestemt område og til et bestemt tidspunkt, f.eks. i spidsbelastninger.

Et fuldt udbygget road pricing-system, hvor der betales differentierede kilometerafgifter for alle kørte kilometer, har været overvejet i Holland, men det er endnu ikke set gennemført. Der er stadig vanskeligheder forbundet med road pricing, bl.a. er den eksisterende teknologi ikke fuldt udviklet.

Road pricing giver generelt gode muligheder for at påvirke vejtrafikkens sammensætning og fordeling på vejnettet, herunder også at gøre det dyrt at bruge bil, hvor de eksterne omkostninger er høje. Det kan omfatte bolig/arbejdsstrafikken, men det kan også være rettet mod andre formål.

Som afrunding vil jeg understrege, at det ikke er acceptabelt, at man ved beskæring af befordringsfradraget fratager folk incitamentet til at arbejde eller tage et nyt arbejde, hvis de bor langt fra arbejdspladsen.

Når det i øvrigt gælder regeringens trafikpolitiske miljømålsætninger, må jeg henvise til regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip fremsat i april 1996. Ved den lejlighed bekræftede regeringen opretholdelsen af de trafikpolitiske miljømålsætninger, herunder reduktionen i CO₂-udslippet. Det kan f.eks. ske ved at fremme køb af mere energiekonomiske biler eller øge omkostningerne ved at bruge den mest miljøbelastende transportform.

Miljøet er vigtigt, men regeringen vil primært tage andre midler end befordringsfradraget i brug for at reducere transportsektorens CO₂-udslip. I den sammenhæng har Trafikministeriet netop udgivet en rapport om de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at reducere transportsektorens CO₂-udslip ved hjælp af forskellige instrumenter. En af konklusionerne fra arbejdet er, at der er en gevinst ved at tage flere CO₂-reducerende virkemidler i brug samtidig i forhold til i højere grad blot at satse på enkelte virkemidler.

Det er således set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel ikke hensigtsmæssigt blot at tage ét instrument i brug som f.eks. befordringsfradraget, men snarere en bred vifte af styringsmidler. Det betyder på den anden side ikke, at befordringsfradraget er et statisk begreb.

På samme måde som regeringen løbende vurderer de øvrige skatteområder, bør befordringsfradraget naturligvis ligeledes løbende vurderes i et samlet billede, men det er regeringens indstilling, at regeringen ikke har aktuelle planer om at ændre reglerne for befordringsfradraget.