

En af grundene til den stigende biltrafik er, at siden 1980 er prisen på kollektiv trafik steget med 60 pct. mere end den almindelige inflation, og samtidig er benzinprisen faldet med omkring en tredjedel. Udviklingen skal vendes, biltrafikken skal ned, og det kræver et bedre og billigere udbud af kollektiv trafik.

Det er vigtigt, at folk kan komme let og rimeligt billigt på arbejde. Hvis man afskaffer befordringsfradraget uden at foretage sig andet, vil folk være mindre tilbøjelige til at tage arbejde langt fra hjemmet. SF foreslår imidlertid, at man foretager sig noget andet, nemlig forbedrer den kollektive trafikbetjening. Det vil forøge arbejdskraftens geografiske mobilitet, fordi mange skal bruge bus og tog for at komme på arbejde, simpelt hen fordi de ikke har adgang til bil.

Næsten 30 pct. af de selvstændige har ingen bil i husstanden. 40 pct. af funktionærerne har ingen bil i husstanden, og næsten 50 pct. af arbejderne har ingen bil i husstanden. Der er fortsat kun en mindre del af parfamilierne, der har mere end én bil i husstanden, og enlige har som hovedregel ikke bil. Disse oplysninger fra 1995 stammer fra Danmarks Statistik, og de gælder for hele landet.

Af dem, der har adgang til bil, er der mange, der enten ikke kan eller vil benytte den til arbejdsstedstransport; men der er områder i landet, hvor forholdsvis mange fortsat vil være mere eller mindre nødt til at bruge bil for at komme på arbejde. Derfor åbner SF's forslag mulighed for at yde et transporttilskud til de berørte, så deres mobilitet bevares.

Samlet vil SF's forslag betyde, at den geografiske mobilitet øges for en betydelig del af arbejdsstyrken og forbliver uændret for langt størstedelen af resten af arbejdsstyrken. Kun for få personer vil mobiliteten blive mindsket. Det er unuanceret og forkert at påstå, at kun befordringsfradraget kan sikre den fornødne mobilitet.

Et yderligere problem ved befordringsfradraget er, at det i høj grad fungerer som et tilskud til de velbærgede. 20 pct. af fradraget går til de relativt få personer med en personlig indkomst på over 300.000 kr., jf. Transportrådets tal fra 1992. 33 pct. af fradraget tilfalder ledende funktionærer og direktører, mens den betydelig større gruppe af ufaglærte kun får 16 pct.

Ved en omlægning til amtskommunale trafiktilskud undgås administration i amterne i det omfang, pengene bruges til kollektiv trafik. Det

må antages at reducere administrationsomkostningerne med 50 pct. eller mere. Amter, der anvender pengene til individuelle transporttilskud, skal selvfølgelig bruge ressourcer på at administrere ordningen, men med en modsvarende besparelse i de kommunale skatteforvaltninger som en ekstragevinst vil disse amter være motiverede til at fastsætte regler, der er letforståelige og simple at administrere, fordi de selv skal afholde omkostningerne, hvis de gør det modsatte. Selve udbetalingen af transporttilskuddet kan koordineres med skattebetalingen, så et særskilt system undgås, og samlet set vil administrationsomkostningerne blive væsentligt mindre end i dag.

Jeg vil derfor henvise til SF's forslag til folketingsbeslutning om omlægning af befordringsfradraget, som har været til første behandling for godt en måned siden, for det står vi naturligvis stadig ved.

Elisabeth Arnold (RV):

Forespørgerne spørger, om det er muligt at aftrappe eller omlægge befordringsfradraget, så de trafikpolitiske mål, herunder CO₂-målene, kan nås.

Man fristes til at sige: Nu igen! Det er jo ikke så længe siden, vi har diskuteret befordringsfradraget. Vi diskuterede et beslutningsforslag fra SF for ikke så længe siden, og ved den lejlighed gennemgik vi meget i detaljer, hvordan det nuværende befordringsfradrag virker.

Men jeg vil gerne gentage, at Det Radikale Venstre absolut ikke er jublende glade for det nuværende befordringsfradrag. Vi deler ikke den store begejstring, som Venstre og tilsyneladende også skatteministeren har for befordringsfradraget. Vi synes, det er et meget generøst milliardbeløb, som på denne måde gives i skatterabat til store dele af den arbejdsaktive del af befolkningen.

Vi synes også, det er bemærkelsesværdigt, at CO₂-udslippet ikke er faldende. Trafikken er stigende, fordelingen af trafikformerne er i høj grad diskutabel, og det vil man kunne få tydeliggjort, hvis man tænker sig befordringsfradraget omlagt til et tilskud.

I Det Radikale Venstre foretrækker vi faktisk tilskud frem for fradrag, fordi det i meget høj grad tydeliggør mekanismerne i skattesystemet. Hvis man omlægger befordringsfradraget til et tilskud, vil man konstatere, at i alt 700.000 personer modtager kompensation for transport. Halvdelen af disse personer har mindre end 50