

km daglig transport til og fra arbejde, halvdelen har mere end 200.000 kr. i personlig indkomst, og en tredjedel sidder i det, man kunne kalde ledende stillinger. Spørgsmålet er selvfølgelig: Ville en meget stor del af disse personer ikke under alle omstændigheder passe deres arbejde, få og søge nyt arbejde, bo, hvor det passer dem, osv. osv. inden for en ret stor radius?

Det, vi i det hele taget vil med vores transportpolitik, er jo, at vi gerne vil have tre mål tilgodeset: Vi vil gerne have mobilitet på arbejdsmarkedet; vi vil gerne have en fortsat bosættelse i landdistrikterne, og vi vil gerne have reduceret CO<sub>2</sub>-udslippet. Men alle disse tre krav kan ikke opfyldes på én gang og slet ikke, hvis det kun er befodringsfradraget, der diskuteres. Der skal også diskuteres andre ting. Benzinspriserne skal diskuteres, den kollektive trafiks struktur skal diskuteres, der skal diskuteres bompenge ved indkørsel til de større byer, der skal diskuteres restriktioner for biltrafikken i byerne, osv. Alt dette skal diskuteres i sammenhæng, for afskaffelse af befodringsfradraget alene kan ikke opfylde alle de mål, vi så gerne vil nå.

Det bedste, der kan siges om befodringsfradraget, er, at det er let forståeligt og enkelt, og mobiliteten hæmmes i hvert fald ikke. Der skal kun opfyldes to krav for at få befodringsfradraget: at man har arbejde, og at man har mere end 12 km mellem sit hjem og sin arbejdsplads. Det er to ganske banale krav, som nemt kan opfyldes, og derfor er det et let administrerbart fradrag. Det giver ikke store problemer for skatteforvaltningerne, og det giver ikke store problemer for skatteyderne at forstå princippet.

Fordelen ved befodringsfradraget er, at det er let at forstå og let at administrere; men det virker altså som at skyde med spredehagl. Der er mange, der får det, og der er mange, der måske slet ikke har brug for det. Derfor vil vi gerne diskutere det i Det Radikale Venstre, men ikke før vi kommer til afslutningen af den skattereform, vi er ved at indføre. Vi vil ikke pille ved de fradrag, som nu har fået plads i vores skattesystem, og som folk har vænnet sig til. Vi skal vente, til vi når frem til en ændring af skattereformen, men så vil vi til gengæld gerne diskutere både satser, kilometerafstande, osv. osv.

Som vi ser det, er der fire vigtige spørgsmål, vi skal tage stilling til den tid: Vil vi have et enkelt administrerbart skattesystem, eller vil vi have en millimeterretfærdighed, som måske bliver meget uigennemskuelig for den enkelte skatteyder? Vil vi have mobilitet på arbejdsmar-

kedet, eller vil vi have CO<sub>2</sub>-besparelser? De to ting er vanskeligt forenelige. Vil vi favorisere landdistrikterne, eller vil vi favorisere byerne? Som det er nu, er der ingen tvivl om, at den største del af fradragene bliver uddelt i byområderne; landdistrikterne bliver selvfølgelig tilgodeset, men det gør byområderne også. Og endelig: Vil vi så have kollektiv transport frem for biler?

Vi må sige, at der står meget romantik omkring den kollektive transport, som ikke holder, når vi kommer ud i landdistrikterne. Det kan ikke lade sig gøre at udbygge den kollektive trafik så tæt i landdistrikterne, at bilen bliver overflødig, det må vi se i øjnene. I Det Radikale Venstre hader vi ikke bilen, for den er nødvendig. Vi vil gerne have, at den kollektive trafik bliver gjort attraktiv i langt større grad end nu; men vi må se i øjnene, at ude i de tyndt befolkede landdistrikter kan det simpelt hen ikke lade sig gøre at få den kollektive trafik til at fungere så godt, at den bliver attraktiv.

Disse fire spørgsmål: enkelhed kontra millimeterretfærdighed, mobilitet kontra CO<sub>2</sub>-besparelser, landdistrikter kontra byer og kollektiv trafik frem for biler, skal vi gøre os helt klart, når vi efter udløbet af skattereformen skal diskutere, hvordan transportkompensationen skal udformes i et fremtidigt skattesystem. Det vil vi meget gerne diskutere både nu og i masser af tilfælde fremover, men vi kan ikke stemme for den dagsorden, der nu er foreslået af Enhedslisten, fordi den vil foregribe begivenhedernes gang. Derfor kan det ikke blive til andet end god vilje fra vores side, men vi kan ikke stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

**Svend Erik Hovmand (V):**

Man fyldes med en dyb, dyb forundring, når man lytter til fru Elisabeth Arnolds indlæg i denne debat.

Jeg tillader mig at blande mig i denne debat uden at skulle gøre mig til ekspert på skatteområdet; men jeg må sige, at med den opfattelse, jeg har haft af Det Radikale Venstre og af Det Radikale Venstres interesse for landdistrikterne, er det uforståeligt for mig, at Det Radikale Venstre nu siger: Der skal ikke ske noget nu, de næste 2 år skal vi bare køre videre. Det, vi eventuelt kan diskutere, er en forhøjelse af benzinspriserne, men ikke nogen ændring i skattereformen i de næste 2 år.