

Svar (28/3 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Befordringsfradragets størrelse er alene bestemt af afstanden mellem bolig og arbejde. Det afhænger ikke af, hvilket transportmiddel der anvendes til transporten. En forhøjelse af befordringsfradraget vil derfor ikke i sig selv påvirke valget af transportmiddel. Man kan derfor ikke sige, at det vil være til størst fordel for enten privat eller kollektiv transport.

En forhøjelse af befordringsfradraget vil formentlig føre til, at arbejdsstyrken som helhed finder det mere acceptabelt at tage et job med en lidt længere afstand til boligen. Det vil øge mobiliteten på arbejdsmarkedet til gavn for den samlede økonomi. På længere sigt vil et højere befordringsfradrag formentlig også føre til, at arbejdstagerne som helhed vil få bedre økonomisk mulighed for at bosætte sig i landlige omgivelser med lidt længere afstand til arbejdspladserne i byerne. Disse faktorer fører til en forøgelse af samfærdslen og derfor til forøget trafik. Det vil naturligvis have nogle negative konsekvenser for det samlede omfang af udledninger til det omgivende miljø.

Befordringsfradragets størrelse afspejler derfor den aktuelle vurdering af en hensigtsmæssig balance mellem hensynet til mobiliteten og hensynet til miljøet.

En eventuel kørselsgodtgørelse afhænger specifikt af, hvad der er fastlagt i den enkelte virksomhed, hvor lønmodtageren arbejder og kan derfor ikke siges at være en del af de økonomiske styringsinstrumenter. Der kan være forskel på, hvor meget en privat virksomhed eller en offentlig arbejdsgiver godtgør kørsel i egen bil. Skattefri godtgørelse for erhvervmæssig kørsel er en driftsudgift på lige fod med andre driftsudgifter. Oplysninger herom indberettes til skattemyndighederne sammen med andre skattefri godtgørelsesbeløb, jf. i øvrigt svar på spørgsmål S 1942.

Spm. nr. S 1944

Til trafikministeren (15/3 2000) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Hvilke fordele og ulemper vil der efter regeringens mening være ved at supplere trafikulykkesstatistikken med indberetning fra sundhedsvæsenet og ikke alene fra politiet, hvis indberetning tilsyneladende er meget mangelfuld?«

### Begrundelse

Ifølge Aktuelt den 9. marts 2000 er den eksisterende statistik over trafikulykker meget mangelfuld. Denne konklusion kan udledes af en undersøgelse på Odense Universitetshospital, hvor man har konstateret, at politiet kun registrerer 13,3 pct. af de trafikskader, som hospitalet via skadestuen får kendskab til.

Dette kan medføre et meget fortegnert og forvrænget billede af, hvor problemerne i trafikken reelt ligger og dermed medføre forkerte politiske beslutninger om indsatsen over for trafikskader. Med spørgsmålet lægges op til, at der indføres en supplerende indberetning forankret i sundhedsvæsenet, f.eks. via skadestuer og lignende, der tager sig af akutte trafikskader. Ministerens vurdering af fordele og ulemper ved en sådan supplerende indberetning udbedes.

Svar (28/3 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Det er rigtigt, at en betydelig andel af de tilskadekomne i trafikken, der kommer ind på landets sygehuse, ikke indgår i de officielle statistikker over trafikofre. Det skyldes, at politiet ikke tilkaldes til alle trafikulykker, og da det er politiets registreringer, der lægges til grund for de officielle statistikker, vil de nævnte trafikofre ikke figurere i statistikken.

Af hensyn til prioriteringen i trafiksikkerhedsarbejdet er det naturligvis vigtigt, at vores datagrundlag er så præcist og fyldestgørende som muligt. Derfor pågår der da også et forsøg i Fyns Amt, der netop sigter på i større omfang