

hvor biltilgængeligheden er stor. Butikker søger sammen i centre, som placerer sig i tilknytning til trafikale hovedårer og med ringe kontakt til det kollektive trafiknet. Samtidig bliver butikkerne større og større, og der er en stigende overkapacitet, som skærper konkurrencen. Resultatet er en voldsom koncentration af detailhandelen i få centerdaner.

Denne udvikling har medført en kraftigt øget bilkørsel, samtidig med at en stadig større del af de danske husstande får længere til dagligvarebutikker, hvilket igen ansporer befolkningen til at anskaffe bil. I denne planlægning glemmes tilsyneladende, at der trods alt er 40 pct. af de danske husstande, der ikke har bil. Derfor er et væsentligt formål med beslutningsforslaget at sikre en udvikling, som trækker butikkerne tilbage til befolkningen – ikke alene i byerne, men også i de tyndt befolkede egne af landet, hvor netop lokale butikker er en vigtig brik med hensyn til at modvirke affolkning.

Udviklingen har medført en kraftig stigning i befolkningens daglige transportarbejde. Stigningen er faktisk større end stigningen i transporten mellem bolig og arbejde. Faste kunder i storbutikker kører langt mere i bil end kunder, der ikke handler her. Folketinget har med sin tilslutning til ratifikation af Kyotoprotokollen bekræftet målsætningen om at reducere Danmarks udledning af CO₂ med 21 pct., men primært på grund af trafikudviklingen bliver det vanskeligere og vanskeligere at opfylde denne målsætning. Bilernes miljøbelastning handler dog ikke alene om CO₂, men også om forurenende og sundhedsskadelige stoffer i udstødningen som f.eks. partikler og kvælstofoxider. En øget bilmængde støjer mere, kræver plads med udbygning og vedligeholdelse af vejnettet og belaster sygehusudgifterne voldsomt.

En omlægning af butiksstrukturens udvikling har derfor også en række miljøfordele og samfundsøkonomiske fordele.

Beslutningsforslaget tager fat på de eksisterende storbutikker og centre og sætter gang i en udvikling, som kan støtte genopbygningen af en decentral dagligvarehandel.

Kun en politisk styring, som gennemfører alle disse fire elementer, vil kunne sikre en miljørigtig og samfundsrigtig udvikling af butiksstrukturen i Danmark.

Bemærkninger til forslagens enkelte punkter

Ad 1.

I dag kan der foretages skattemæssig afskrivning på bygninger, der benyttes til butikshandel, herunder lavprisvarerhuse og storcentre. Afskrivningsreglerne tillader investorerne en årlig afskrivning på 6 pct. af an-

skaffelsessummens kontantværdi, indtil 60 pct. er afskrevet, hvorefter afskrivningen nedsættes til 2 pct. årligt. Det er således muligt at afskrive 60 pct. af investeringen i løbet af 10 år. De favorable afskrivningsregler fungerer som en magnet på investormiljøet i Danmark, hvilket samfundsmæssigt er ansvarligt, når der allerede i dag er en massiv overkapacitet i butiksarealet. Udviklingen har således langt overhalet afskrivningsreglernes eventuelle samfundsmæssige berettigelse. Forslagsstillerne foreslår, at der gennemføres en ændring af afskrivningsloven, så det ikke længere er muligt at afskrive bygninger til butiksformål.

Konsekvensen vil være, at det bliver langt mindre attraktivt at investere i storcentre og lavprisvarerhuse. En ændring af afskrivningsreglerne kan f.eks. ske ved at nedtrappe afskrivningsprocenten over en kort årrække.

Den anden del drejer sig om indførelse af en miljøafgift, som pålægges butikker med egne parkeringsarealer til biler. Miljøafgiftens størrelse er relateret til bilparkeringsarealets størrelse. Arealer til cykelparkering er undtaget for afgift.

Miljøafgiften udregnes på basis af en anslået gennemsnitlig meromkostning, som en gennemsnitlig bilkunde til et gennemsnitligt storcenter/lavprisbutik udløser for samfundet, idet der heri indregnes bl.a. miljøbelastning, vejbyggeri og -vedligeholdelse samt hospitalsudgifter. Der er således tale om beregning af en fælles kvadratmeterafgift for alle butikkers bilparkingsarealer. Miljøafgiften forventes at blive på adskillige tusinde kroner pr. parkeringsplads.

Miljøafgiften pålægges ligeledes kommuner eller andre, som stiller parkeringsarealer til rådighed for butikker. Der kan overvejes indført en afgiftsfri bundgrænse på et mindre antal parkeringspladser.

Sigtet med miljøafgiften er således at pålægge store butikker og centre den reelle meromkostning, som deres butikstype påfører samfundet for herved at stille de mindre, lokale butikker, som ikke påfører samfundet disse udgifter, mere lige i konkurrencen.

Ad 2.

En indsats, som alene stopper bygning af nye store butikker og forringer deres konkurrenceevne i forhold til de små lokale butikker, er dog ikke nok.

Skal der sættes gang i en proaktiv alternativ udvikling, skal kommuner, beboergrupper og landbysamfund ansøres til at genoprette dagligvarebutikker i nærheden af, hvor folk bor.

Derfor foreslår forslagsstillerne, at provenuet fra miljøafgiften på kundeparkeringsarealer anbringes i