

Bemærkninger til forslaget

Indledning

Det nuværende befordringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale trafikmæssige forhold.

I nogle områder er det oplagt, at hovedparten af arbejdsstyrkens transport til arbejdspladsen må foregå i egen bil, mens det i andre områder er et meningsløst ressourcespild at give støtte til privat bilkørsel, når der er et velfungerende, finmasket kollektiv trafiksystem.

Sammenholdt med de store miljøproblemer i transportsektoren er der et markant behov for ændringer i landets transportpolitik. Miljø- og energiminister Svend Auken sammenfatter situationen således i Det Fri Aktuelt den 29. januar 1997: »Det går den gale vej. Det bedste, man kan sige, er, at det er bedre i dag end i morgen!«

Miljø- og energiministeren peger på behovet for højere benzinpriser, men giver samtidig denne løsning lange udsigter, fordi det skal ske »gradvist og i samarbejde med vore nabolande«.

Socialistisk Folkeparti er helt enig med miljø- og energiministeren i, at der er et alarmerende behov for politisk handling, men netop den store træghed på benzinområdet gør, at man ud over at lægge et pres for ændringer på dette felt også må afsøge alle andre muligheder for at påvirke den vildtvoksende trafikmængde.

Det er i den forbindelse nærliggende at se på mulighederne for at holde op med ligefrem at give støtte til øget biltrafik over befordringsfradraget. Socialistisk Folkeparti foreslår, at Folketinget tager hul på den diskussion ved at fjerne det generelle fradrag og i stedet give amterne henholdsvis Hovedstadsområdets Trafikselskab muligheder for lokalt at finde den mest hensigtsmæssige kombination af kollektiv trafik og tilskud til individuel transport inden for en uændret provenuramme.

Den samfundsmæssige baggrund

Siden 1980 er persontrafikken steget med ca. 60 pct. Det er en udvikling, der ikke må fortsætte. Det vil gøre det umuligt at leve op til målsætningerne om re-

duktion af CO₂-udslippet. Det vil belaste lokalområderne med NO_x, partikel- og støjforurening. Det vil skabe trafikpropper i og omkring flere og flere byer. Og det vil betyde flere trafikulykker end i dag.

En af grundene til den stigende biltrafik er, at prisen på kollektiv trafik siden 1980 er steget med ca. 60 pct. mere end den almindelige inflation. 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.

Dyrt og uprioriteret

Befordringsfradraget koster hvert år ca. 2,7 mia. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1. Befordringsfradragets skatteværdi m.v.

	1992	1996
Fradrag	5,36	6,31
Skatteprocent	52	43
Provenuetab, mia. kr.	2,8	2,7
Antal personer	768.000	695.000
Gevinst pr. person	ca. 3.600	ca. 3.900

Kilde: Transportrådet, Skatteministeriet samt egne skøn (justering fra 95 til 96) og beregninger.

Pendlere, der bruger kollektiv trafik, har også ret til fradraget, men i praksis går størstedelen af fradraget til pendlere, der kører i egen bil. Desuden har samfundet ikke råd til at bruge 2,7 mia. kr. til et transporttilskud, der ikke bidrager til at dreje trafikudviklingen i den retning, der er nødvendig.

Når samfundet bruger så mange penge uden en grundig prioriteringsdiskussion, hænger det sammen med, at beløbet ikke optræder i de offentlige budgetter og regnskaber, men er skjult i skattesystemet som en såkaldt skatteudgift. I Danmark er der ellers tradition for grundige diskussioner om langt mindre beløb, og der er f.eks. betydelig mere debat om amternes tilskud til busdriften, som »kun« udgør ca. 1,7 mia. kr. (inkl. HT), se tabel 2.