

være mere eller mindre nødt til at bruge bil for at komme på arbejde. Derfor åbner Socialistisk Folkepartis forslag mulighed for at yde et transporttilskud til de berørte, så deres mobilitet bevares.

Samlet vil Socialistisk Folkepartis forslag betyde, at den geografiske mobilitet *øges* for en betydelig del af arbejdsstyrken og er *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.

#### *Hvem bruger fradraget?*

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. (Transportrådets tal fra 1992). 33 pct. af fradraget tilfalder »ledende funktionærer og direktører«, mens den betydelig større gruppe af ufaglærte kun får 16 pct. (samme kilde).

Socialistisk Folkepartis forslag vil flytte penge fra direktør Didriksen fra Nordsjælland, der kører sin benzinsluger ind ad Helsingørmotorvejen hver morgen, til fabriksarbejder Frederiksen, der bander over den forsinkede og overfyldte bus, mens hun tænker, at det ellers var dyrt nok at købe månedskortet!

#### *Administration*

I dag bruger skatteforvaltningerne meget tid på at administrere befordringsfradraget, selv om der er mange andre poster, der er beløbsmæssigt mere interessante!

Ved en omlægning til amtskommunale trafiktilskud undgås administration i de amter i det omfang, pengene bruges til kollektiv trafik. Det alene må antages at reducere administrationsomkostningerne med 50 pct. eller mere.

Amter, der anvender pengene til individuelle transporttilskud, skal bruge ressourcer på at administrere ordningen, men med en modgående 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 transporttil-

skuddet kan koordineres med skattebetalingen, så et særskilt system undgås. Samlet vil administrationsomkostningerne blive væsentlig mindre end i dag.

#### *Til de enkelte punkter*

##### ad 1

Det »almindelige« befordringsfradrag i ligningslovens § 9 c skal ophæves. Herudover behandler ligningsloven en række andre tilfælde med skiftende arbejdspladser og indeholder også regler for skattefri, arbejdsgiverbetalt transport. Hovedreglen skal være, at disse bestemmelser ophæves, medmindre særlige grunde taler for det modsatte.

##### ad 2

Befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag. Ophæves det, tilfalder noget over halvdelen af provenuet primærkommunerne, noget over en fjerdedel amtskommunerne (samt Københavns og Frederiksberg Kommuner) og ca. en femtedel staten. De penge, der tilfalder primærkommuner og stat, skal overføres til amtskommunerne via bloktilskuddet.

Dette vil påvirke fordelingen mellem primærkommunerne indbyrdes og mellem amtskommunerne indbyrdes. Samtidig får amtskommunerne en ny opgave af ganske stort omfang – skatteværdien af befordringsfradraget svarer til ca. 5-6 pct. af de samlede amtskommunale driftsudgifter.

Derfor kan omlægningen give behov for en justering af de mellemkommunale og især de mellemamtslige udligningsordninger.

Hovedstaden er et sammenhængende trafikområde, og her skal pengene administreres af HT.

##### ad 3

Amtskommunerne og HT kan i dag ikke yde tilskud til enkeltpersoners transport mellem hjem og arbejdsplads. De skal have en sådan hjemmel. Det skal fremgå, at tilskuddet skal ydes uden vilkårlig forskelsbehandling.

Det kan overvejes, om der er behov for fra statens side at fastsætte maksimumsregler for tilskuddet – f.eks. svarende til skatteværdien af det nuværende befordringstilskud – eller måske en minimumsregel for, hvor kort transport der kan ydes tilskud til – f.eks. svarende til de nuværende 24 km pr. dag.