

appendikser – hvis det ord kan sættes i pluralis – til ministrenes kompetence, og det skal man nok ikke overdrive, men det sikrer på den anden side politisk uvildighed. Og jeg har jo altså også læst mig til, at det vil komme til at koste mindre end 100.000 kr.

Så vi kan støtte lovforslaget af et fuldt og ærligt hjerte.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Tak for tilslutningen. Og jeg venter spændt på Enhedslistens overvejelser.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 94:

Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af befordringsfradraget (nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af mobiliteten).

Af Jes Lunde (SF) m.fl.
(Fremsat 6/2 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Carsten Koch):

Beslutningsforslaget, som vi her har til første behandling, består af to elementer. Tilsammen skal de medføre en nedbringelse af trafikbelastningen, især fra biltrafikken, og desuden skal de foretage en forbedring af mobiliteten.

Det første element består i et forslag om afskaffelse af det skattemæssige befordringsfradrag. Og den provenugevinst, som afskaffelsen af befordringsfradraget vil medføre, skal efter forslaget overføres til amtskommunerne og HT.

Forslagets andet element består i, at amtskommunerne og HT skal have mulighed for at anvende provenugevinsten til at mindske trafikbelastningen og samtidig forbedre trafikbetjeningen både ved forbedring af den kollektive trafik og ved tilskud til individuel transport.

Spørgsmålet om befordringsfradragets berettigelse bliver som bekendt sat til debat med jævne mellemrum, og det kan ikke undre, for vi har at gøre med et fradrag, der har en stor provenuemæssig betydning, og som berører en fjerdedel af de erhvervsaktive. Det er derfor helt i orden, at man vurderer, om pengene nu også bruges rigtigt.

Den debat om fradragets virkemåde, der har været i den senere tid, bygger i vidt omfang på Transportrådets analyse af befordringsfradraget fra 1992. Denne analyse har imidlertid givet anledning til nogle misforståelser. F.eks. er det en meget udbredt opfattelse, at det fortrinsvis er ledende funktionærer og direktører bosat i Nordsjælland nord for København, der nyder godt af fradraget. SF er også inde på det i bemærkningerne til beslutningsforslaget.

Forholdet er imidlertid det, at forskellen i størrelsen på befordringsfradraget alene er udtryk for en forskellig lang eller kort afstand mellem hjem og arbejdsplads. Det er alt, hvad vi kan måle i forbindelse med befordringsfradragets størrelse. Men når gennemsnitsindkomsten i hovedstadsregionen ligger højere end i andre dele af landet, siger det sig selv, at personer med befordringsfradrag i hovedstadsregionen gennemgående også har en højere indkomst end personer med samme befordringsfradrag i andre dele af landet.

Fradraget er også neutralt i forhold til, hvilket transportmiddel der benyttes. Fradragets størrelse afhænger alene af afstanden mellem bopæl og arbejdsplads – uden hensyn til, om der bruges bil, tog, cykel eller kombinationer af disse transportmidler.

I beslutningsforslaget fokuseres der på hovedstadsområdet og den daglige pendling mellem Nordsjælland og København. Men faktisk er hovedstadsregionen ikke i særlig grad begunstiget af dette fradrag, idet ca. 34 pct. af alle erhvervsaktive bor i hovedstadsregionen og ca. 36 pct. af det samlede befordringsfradrag