

foretages her. Det synes jeg er vigtigt at få slået fast.

Denne kendsgerning sammen med en række andre kendsgerninger og statistiske oplysninger fremgår af Skattepolitisk Redegørelse fra oktober 1996, som jeg vil henvide til. Det er anbefalingsværdig læsning.

Hertil kommer, at det nuværende befordringsfradrag er forståeligt for borgere og enkelt administrere. Reglerne tilskynder endvidere til, at flere kører i samme bil i de tilfælde, hvor der ikke eksisterer en brugbar offentlig trafikmulighed, idet samkørsel nedbringer udgifterne uden at begrænse den enkeltes fradrag.

Det ønske om, at der indføres regler, der tilskynder til at fylde bilen op, som kommer til udtryk i beslutningsforslaget, er altså allerede tilgodeset i de nuværende befordringsregler.

Og hvis befordringsfradraget afskaffes, således som beslutningsforslaget lægger op til, vil jeg være bekymret for mobiliteten på arbejdsmarkedet, ligesom jeg vil være bekymret for bosættelsen i yderområder med få arbejdspladser, for hvis lønnen efter skat ikke kan kompensere for både arbejdet, befordringsudgifterne til arbejdet og tidsforbruget hertil, så må man sige, at incitamenterne til at bosætte sig i yderområderne mindskes væsentligt.

Hvis befordringsfradraget afskaffes, vil det også få mærkbare økonomiske konsekvenser for store grupper af lønmodtagere, og det er, så vidt jeg kan se, ikke muligt at kompensere de pågældende ved omlægning af fradraget til et tilskud til befordring med kollektive transportmidler, for når man ser på tallene, skal man være opmærksom på, at der er meget store variationer i fradragets størrelse inden for de forskellige indkomstgrupper.

Hvis fradraget således afskaffes her og nu, vil næsten 175.000 personer, der kører langt, få en skattestigning på omkring 10.000 kr. i gennemsnit. Heraf vil over 25.000 personer med almindelige indkomster – fra 200.000 kr. til 300.000 kr. – således komme ud for en skattestigning på ca. 17.500 kr. pr. person. Og 10.000 lavtlønnede lønmodtagere – med indkomster under 150.000 kr. – der også kører langt, vil få en skattestigning på omkring 10.000 kr., hvis fradraget afskaffes her og nu.

Det er svært at forestille sig, at sådanne grupper ikke vil blive hårdt ramt af SF's forslag, og det er svært at forestille sig, at de alle er lønmodtagere bosiddende i Nordsjælland.

SF har med rette tit og ofte været meget optaget af fordelingsproblemer i relation til f.eks. grønne afgifter, og jeg synes derfor også, der er grund til at være klar over denne problemstilling her.

Det andet element, vedrørende HT og de amtskommunale trafikelskaber, skal også have nogle bemærkninger med:

Udformningen af befordringsfradraget afspejler en afvejning dels af hensynet til arbejdskraftens mobilitet og dels af hensynet til en bæredygtig transportform, og befordringsfradraget tager betydelige hensyn til den kollektive transport, for gennem befordringsfradraget gives der et indirekte tilskud til den kollektive trafik, idet den reelle pris, som en pendler skal betale for et abonnementskort til den kollektive trafik, er listepriisen hos trafikelskabet minus skatteværdien af befordringsfradraget. Og den rabat, der herved ydes, er i visse rejserelationer på over 100 pct. af listepriisen, og fjernes befordringsfradraget, vil det sandsynligvis fjerne en del af efterspørgslen efter abonnementskort.

Om de kollektive trafikelskaber kan få fat i denne efterspørgsel ved at øge de kollektive trafikudbud eller ved at sænke listepriisen, er ikke givet på forhånd. Det afhænger af, hvor stort et beløb de får stillet til rådighed i forhold til det beløb, som amtsrådene beslutter at bevilge til individuel transport, og om det øgede tilskud til kollektiv transport bliver brugt målrettet på at forbedre pendlertrafikken.

Og det er regeringens opfattelse, at frem for at forære trafikelskaberne tilskud på forhånd kan det i mange tilfælde føre til et bedre kollektivt trafikudbud, hvis de kollektive trafikelskaber skal vinde pendlernes gunst ved at målrette deres udbud mod pendlere.

De kollektive trafikelskabers konkurrence-situation er ikke helt dårlig på pendlermarkedet: Dels får de allerede et betydeligt offentligt tilskud, dels betyder befordringsfradraget, at det offentlige indirekte yder en pæn rabat på trafikelskabernes kort.

Eller med andre ord: Regeringen er indstillet på at styrke den kollektive trafik og dermed også bolig-arbejdssted-trafikken, men beslutningsforslaget er ikke den rette medicin, for i forhold til, hvordan situationen er i dag, bliver der med forslaget introduceret en betydelig usikkerhed for den enkelte lønmodtager til skade for mobiliteten på arbejdsmarkedet. Og samtidig indeholder forslaget mulighed for store regionale forskelle med hensyn til den enkelte lønmodtagers rettigheder.