

mobiliteten, kan vi i Socialdemokratiet helt og fuldt tilslutte os. Det fremgår også klart af vores sidste oplæg, »Trafikvisioner«, udgivet i november 1996, og er selvfølgelig også afspejlet i de konkrete ting, som allerede er foretaget både i lovgivning og i programerklæringer her i Tinget.

Spørgsmålet er nu, om vi med forslagsstillerens instrument opnår det ønskede. Selvfølgelig er det positivt at tænke tanker, som SF gør, men fra at formulere ideen og til at pålægge regeringen at lovgive ud fra det beskrevne er der immervæk et stort spring.

Blandt de elementer, der fremhæves i beslutningsforslaget, er trafikbelastningen. Pudsigt nok findes der jo ikke rigtig nogen opgørelser over, om de personer, der benytter sig af befordringsfradraget, benytter egen bil eller offentlige transportmidler eller på anden måde transporterer sig fra hjem til arbejdsplads.

Men at brugen af egen bil er udbredt, er da hævet over enhver tvivl, det ved vi, og det påvirker i høj grad trafikbelastningen og dermed også CO₂-belastningen. Spørgsmålet er bare, om ikke andre instrumenter end netop dette her bør tages i brug for at ændre billedet.

Som forslagsstillerne selv gør opmærksom på, så er det jo hovedstadsområdet, og det vil sige Frederiksborg og Roskilde Amter samt Vestsjællands Amt, der markerer sig stærkt i statistikkerne. Og som ministeren også gjorde opmærksom på, er der jo ikke noget mærkeligt i det, for det er jo befolkningskoncentrationen og arbejdspladserne, arten af arbejdspladser, deres lokalisering osv., der gør det.

Her vil rene trafikpolitiske tiltag helt klart være virkningsfulde, og der er mange muligheder: flere varianter af road pricing, bompenge, parkeringsrestriktioner og andet, som rent faktisk ville have en virkning i sådan en situation. Og jeg tror, de ville være fuldt ud lige så effektive, som de skattepolitiske tiltag, som der her lægges op til.

Omkring mobilitet, som også er en af overskrifterne, må man nok sige, at virkningen vistnok må have visse modifikationer. Selv om det nuværende skatteprovenutab i givet fald skulle investeres i en kraftig udbygning af den kollektive trafik, vil det alt andet lige lægge større bindinger på den enkelte. Hvad enten vi kan lide det eller ej, så er bilen stadig væk det instrument, der giver den største frihed og mobilitet, og selv en meget, meget kraftig forøgelse – måske endda en fordobling – af den kollektive trafik kan ikke kompensere for det.

Den økonomiske side af sagen er jo heller ikke så enkel. Det ville være ønskeligt med bare en antydning af, i hvilket omfang amterne skulle udbygge deres trafiknet for rimeligt at tilgodese det behov, der måtte være.

Spørgsmålet er jo også, hvem der i givet fald skal have hvad af det merprovenu, som staten i givet fald ville få ind til fordeling blandt amterne. Skal hovedstadsområdet, hvor jo altså ret naturligt den store menneskemængde benytter sig af systemet, have mest, eller skal vi lægge pengene ud i de tyndtbefolkede områder i Vest- og Nordjylland?

Det er heller ikke helt uinteressant, at der faktisk blandt pendlerne er rigtig mange i det, vi kalder lavtløns- og mellemindkomstgruppen, og de vil jo altså få udhulet deres økonomi via dette her forslag. Samtidig må vi også alt andet lige indse, at en længere transporttid næppe vil kunne undgås for en meget stor del af pendlerne.

Den administrative side af sagen er jo også fremhævet her. Man påpeger i forslaget, at op mod halvdelen af den administrative byrde kunne fjernes ved det her forslag. Det er nok heller ikke helt givet. Alene det forhold, at byrden jo er blevet lettet via de seneste ændringer af befordringsfradraget, vil nok gøre det vanskeligt at nedbringe den med yderligere 50 pct.

Samtidig det er jo også en kendsgerning, at mange kommuner benytter sig af et nyudviklet edb-program, hvor man jo rent teknisk kan kalde hver enkelt pendler frem med bopæl og arbejdsplads og endda et kort, der kan udprintes i samme forbindelse, der viser den direkte rute fra hjem til arbejdsplads. Så der er faktisk mange muligheder, og det er i øvrigt utrolig billigt – for en mellemstor kommune på 35.000 indbyggere koster programmet 15.000 kr.

Det er et ganske udmærket redskab, og man kan så samtidig checke det af sammen med ligningsmyndigheden. Hvis der er tale om de store fradrag, så er det oplagt at gå ind og efterprøve dem, og sker der store ændringer i vedkommendes selvangivelse med store fradrag, så er det en smal sag at gå ind og tjekke det af.

Konklusionen fra Socialdemokratiets side må være, at det alt i alt er et initiativ, som selvfølgelig fortjener anerkendelse, om ikke andet så for initiativets skyld og for debattens skyld her, men som opfordring til direkte lovgivning er forslaget behæftet med alt for mange usikkerhedsmomenter, og på det grundlag kan Socialdemokratiet ikke støtte beslutningsforslaget.