

straffet hårdt og brutalt ved, at vi fjerner det befodringsfradrag, som giver de mobile danskere 2,7 mia. kr.

De fleste er vel enige om, at vi skal have forbedret mobiliteten på det danske arbejdsmarked. Det er også derfor, at vi i den anden ende af skalaen har foreslået, at man kigger på dagpengereglerne, så man også heri har en god grund til at søge arbejde, selv om at det ligger langt væk.

Der er mange måder at fremme mobiliteten på, men SF's forslag er efter konservativ opfattelse slet, slet ikke den rigtige. Man skal ikke styre folk over i kollektiv trafik, hvis de føler sig bedre tilfreds med individuel transport. Vi vil altså ikke være med til at svække den private bilisme.

Men vi vil gerne se på, hvordan man kan gøre den kollektive trafik mere tiltrækkende, for selvfølgelig skal vi have en god kollektiv transport. Det er vigtigt, at folk skal kunne tage toget på en bedre måde, end de kan i dag, at der er nogle bedre kollektive forbindelser. Men det betyder altså ikke, at man skal suge al kraft og saft ud af den private bilisme. Det gælder selvfølgelig også i områder, hvor der i forvejen er en høj trafikbelastning.

Men vi tror faktisk, at det er rimelig selvregulerende, og at det komplicerede tilskudssystem, som SF her foreslår, kun vil ende i ekstra administrationsomkostninger; og det har vi altså ikke noget ønske om, så fra De Konservatives side stemmer vi imod dette beslutningsforslag.

Elisabeth Arnold (RV):

Allerførst vil jeg sige, at det er et både interessant og vel gennearbejdet beslutningsforslag, SF har fremsat.

Problemet er, at man låser sig fast på en løsning, som er decentral, dvs. man vil overføre administration af befodringsfradraget til amterne. Det i sig selv vil betyde et brud med den hidtidige skatteforvaltning, og det vil også betyde, at skattesystemet formentlig vil blive betydelig mere kompliceret og svært at gennemskue for den enkelte. Men SF har formentlig tænkt igennem, hvad konsekvenserne vil blive af sådan et forslag.

Det Radikale Venstre kan ikke støtte forslaget, som det foreligger her, men vi er glade for, at der er kommet et så gennearbejdet forslag, som giver anledning til en debat, og som forhåbentlig kan ligge i vores hukommelse, når vi fremover skal diskutere befodringsfradragets

stilling. For det er jo en debat, der kommer op hver eneste gang, vi ændrer skattesystemet, og det skal vi jo igen i 1998, når den nuværende skattereform er indfaset.

I SF's bemærkninger til lovforslaget står der i de første to linjer:

»Det nuværende befodringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale trafikmæssige forhold.«

Jeg vil gerne sige: Det er fuldstændig rigtigt, at det gives unuanceret. Men man kan også vende det om og sige: Det nuværende befodringsfradrag er meget, meget let og enkelt at administrere. Det er også let at forstå for den enkelte skatteyder. Man skal ikke forklare skattevæsenet, om man kan spare mere eller mindre ved at køre med offentlige transportmidler i stedet for i bil. Det vil sige, der er nogle standardtakster, og der er nogle standardafstande, og de gælder så for enhver skatteyder, uanset hvilken transportform den enkelte anvender.

I forhold til hvordan ordningen var tidligere – og sådan er den stadig væk i adskillige andre lande – er den meget mindre bureaukratisk og kræver meget mindre indsats fra de lokale skattemyndigheders side. Så når SF senere i sine bemærkninger skriver, at skatteforvaltningerne bruger meget tid på at administrere befodringsfradraget, er det en sandhed med modifikation, for det har i sandhed været betydelig værre, end det er nu.

Den skattereform, vi er i gang med at gennemføre i øjeblikket, har betydet en betydelig forenkling, hvad befodringsfradraget angår.

Det er enkelt at administrere, det er forståeligt, og det er klart, men problemet med befodringsfradraget er, at vi ønsker at nå flere forskellige mål på samme tid, og at det ønske ikke kan opfyldes. Vi ønsker at tage hensyn til miljøet, altså at få CO₂-udslippet ned, men vi ønsker også en stor mobilitet på arbejdsmarkedet. Det skal ikke være sådan, at man på grund af trafikken ikke tør tage et job, som ligger lidt langt væk. Det vil sige, at vi allerede med de to hensyn til miljøet og mobiliteten har trådt os selv grundigt over tæerne, for de to målsætninger kan formentlig ikke opfyldes fuldt ud samtidig. Endelig har vi også et hensyn at tage til skattesystemets gennemskuelighed, og her må vi indrømme, at hvis vi vil have en løsning, som ser ud til at være »retfærdig«, vil det være svært at få en, som samtidig er enkel og gennemskuelig.

Det Radikale Venstre ønsker, som SF formentlig også gør, at begrænse bilkørslen mellem