

## Bemærkninger til forslaget

Befordringsfradraget kan i dag opnås af alle, der har langt til arbejde, uanset hvilket transportmiddel de bruger. De fleste vælger at køre i egen bil. Det er rimeligt at støtte dette i de tyndtbefolkede dele af landet, hvor det ofte er vanskeligt at sikre en ordentlig kollektiv trafik. Men det er helt urimeligt, at skatteyderne skal støtte privat bilkørsel i områder, der er godt dækket af kollektiv trafik, bl.a. hovedstadsområdet.

Derfor ønsker SF at fjerne befordringsfradraget fra skattesystemet og dele pengene ud til amterne og HUR. De kan så vælge at bruge dem enten til at forbedre den kollektive trafik eller på et direkte tilskud til transport mellem bolig og arbejdssted eller til en kombination heraf.

### *Den samfundsmæssige baggrund*

Siden 1980 er personbiltrafikken steget med ca. 60 pct., ikke mindst i de store byområder. Fortsætter den udvikling, bliver det umuligt at leve op til målsætningerne om reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet. Det vil belaste lokalområderne med NO<sub>x</sub>-, partikel- og støjforurening med alvorlige sundhedsskader til følge. Det vil skabe trafikpropper i og omkring flere og flere byer. Og det vil betyde endnu flere trafikulykker – kurven er som bekendt allerede knækket den gale vej, når det gælder trafikulykker.

En af grundene til den stigende biltrafik er, at benzinprisen siden 1980 er faldet i forhold til den almindelige inflation, mens billetter og kort til bus og tog siden 1980 er steget ud over den almindelige inflation.

Regeringens politik betyder, at det bliver endnu værre: Regeringen har fastlagt en historisk snæver vækstramme for de amtslige udgifter – især uden for sygehusområdet – og har samtidig sammen med Dansk Folkeparti fået vedtaget, at de statslige taksttilskud til busser og tog skal bortfalde i 2004. Tilsam-

men har det udløst – gennemførte og planlagte – takststigninger på 15-20 pct. ud over inflationen. Der er udsigt til en katastrofe for den kollektive trafik.

Udviklingen skal vendes. Biltrafikken skal optimeres, så den mindskes i de tætbefolkede egne til fordel for et bedre og billigere udbud af kollektiv trafik, og den skal gøres mere miljøvenlig i de tyndtbefolkede dele af landet.

Selv om vi har fået hurtigere transportmidler i de seneste 100 år, stiger den tid, vi bruger på transport, herunder pendling. Det skyldes dels, at vi får længere fra hjem til arbejde, dels, at trafikpropper gør, at vores hurtigere transportmidler ikke kan komme frem. I København bevæger busserne sig f.eks. ikke hurtigere end tidligere tiders hestesporvogne.

Det er klart, at en del af dette pendlingsmønster skyldes ændrede familiemønstre: flere parfamilier, hvor begge voksne arbejder. Men det bliver også kunstigt understøttet af befordringsfradraget, der betyder, at de økonomiske omkostninger ved pendling over lange afstande i vid udstrækning bæres af de andre skatteydere. Samfundet tilskynder til pendling.

Trafikminister Flemming Hansen har for nylig glædet sig over den stigende pendling. Det har han fået galt i halsen. Det er godt nok, at en person, der bor i by A, pendler for at besætte et ledigt job i by B, men det ville unægtelig være bedre, hvis det i højere grad var sådan, at det ledige job befandt sig i samme by som den person, der skulle have jobbet. Pendling er og bliver den næstbedste løsning på det problem og en løsning, der skaber mange problemer.

### *Dyrt og uprioriteret*

Befordringsfradraget er en dyr og meget lidt målrettet brug af skatteydernes penge. Det koster hvert år ca. 2,5 mia. kr., jf. tabel 1.