

Tabel 1. Befodringsfradragets skatteværdi m.v.

	1992	1996	2003
<b>Frdrag, mia. kr.</b>	5,36	6,3	7,5
<b>Skatteprocent</b>	52 %	43 %	33,6 %
<b>Provenutab, mia. kr.</b>	2,8	2,7	2,5
<b>Antal personer</b>	768.000	695.000	ca. 750.000
<b>Gevinst pr. person, kr.</b>	ca. 3.600	ca. 3.900	ca. 3.300

Kilde: Transportrådet, Skatteministeriet samt egne skøn og beregninger. Skatteprocenten er fastlagt med en forhøjelse på 5 pct., svarende til muligheden for, at lavtlønnede kan få forhøjet befodringsfradraget.

Pendlere, der bruger kollektiv trafik, har også ret til fradraget, men i praksis går størstedelen af fradraget til pendlere, der kører i egen bil. Samfundet har ikke råd til at bruge 2,5 mia. kr. til et transporttilskud, der ikke bidrager til at dreje trafikudviklingen i den retning, der er nødvendig.

Når samfundet bruger så mange penge uden en grundig prioriteringsdiskussion, hænger det sammen med, at beløbet ikke optræder i de offentlige budgetter og regnskaber, men er skjult i skattesystemet som en såkaldt skatteudgift. I Danmark er der ellers tradition for grundige diskussioner om langt mindre beløb, og der er f.eks. betydelig mere debat om amternes tilskud til busdriften, som »kun« udgør ca. 1,7 mia. kr. (inkl. HUR), se tabel 2.

Tabel 2. Kollektiv trafik<sup>1)</sup> 1992 og befodringsfradrag 1996.

Mia. kr.	HUR	Provinsen	Hele landet
<b>Udgift</b>	2,0	1,9	3,8
<b>Billet og kort</b>	1,0	1,0	2,0
<b>Offentligt tilskud<sup>2)</sup></b>	0,8	0,9	1,7
<b>Provenutab ved befodringsfradrag<sup>3)</sup></b>	0,9	1,8	2,7

1. Ekskl. DSB og privatbaner, dog inkl. S-tog.

2. Udgifterne overstiger indtægter fra »billet og kort« og »offentligt tilskud«. Der er også andre indtægter, vel især reklame.

3. Befodringsfradrag er fordelt på HUR og provinsen på baggrund af 1992-tal fra Transportrådet.

Kilde: Som tabel 1 samt Amtrådsforeningen.

Tallene viser klart, at hvis f.eks. halvdelen af de penge, der bruges til befodringsfradraget, blev brugt til den kollektive trafik, ville kvaliteten kunne forbedres voldsomt og/eller prisen sænkes betragteligt. Det ville næsten svare til en *fordobling* af de amtskommunale tilskud.

#### Åben, decentral prioritering

Ved at flytte de 2,5 mia. kr. fra skattesystemets skygge til fuld synlighed i amtskommunernes budgetter opnår man, at der kommer en åben prioriteringsdiskussion: Hvordan bruges disse trafikpenge bedst? Det vil indgå i den årlige budgetprocedure i amtskommunerne.

En anden fordel er, at mens de nuværende regler er landsdækkende, vil SF's forslag give mulighed for forskellige løsninger fra amt til amt. For problemstillingen er forskellig fra amt til amt og løses bedst lokalt – dér, hvor forholdene er kendt.

Amterne kan så bruge pengene på den måde, som de anser for bedst:

- I tætbefolkede områder som hovedstaden vil det naturlige valg være at bruge de fleste penge på at forbedre og billiggøre den kollektive trafik og kun give direkte tilskud til folk, der har særlig vanskeligt ved at komme på arbejde. Der kan være grund til særligt at satse på bedre kollektiv trafik i hovedstadens *yderområder* og på at sætte prisen på de dyreste netkort ned.

- I tyndtbefolkede amter som f.eks. Ringkjøbing Amt kan man vælge at yde et tilskud, der svarer til befodringsfradragets skatteværdi.

Andre amter vil måske vælge mellemløsninger eller helt nye løsninger. Det kan f.eks. tænkes, at nogle vil eksperimentere med tilskud til de pendlere, der sørger for at fylde bilen op.

De tyndest befolkede områder af Danmark vil have fordel af omlægningen. Det er nemlig ikke dér, befodringsfradraget bruges mest. Tværtimod er det Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner, der er storforbrugere af befodringsfradraget, på trods af at det er