

F. t. beslutn. vedr. befordringsfradraget og etablering af et fleksibelt trafiktilskud

områder med gode muligheder for at lave en virkelig god kollektiv trafikbetjening.

Faktisk bruges en meget stor del af befordringsfradraget til folk, der skal ind til København for at arbejde. Men netop her er der meget at hente på en forbedring af den kollektive trafik – i visse tilfælde kombineret med en kort biltur i bopælsenden af rejsen.

Større geografisk mobilitet

Det er vigtigt, at folk kan komme hurtigt og rimelig billigt på arbejde. Hvis man afskaffer befordringsfradraget *uden at foretage sig andet*, vil folk være mindre tilbøjelige til at tage arbejde langt fra hjemmet.

SF foreslår, at man samtidig forbedrer den kollektive trafikbetjening. Det vil *forøge* arbejdskraftens geografiske mobilitet, fordi mange *skal* bruge bus og tog for at komme på arbejde, fordi de ikke har adgang til bil:

- En tredjedel af alle husstande har ikke rådighed over en bil;
- hver sjette arbejder- eller funktionærhusstand har ikke bil;
- omkring halvdelen af alle enlige med eller uden børn har ikke adgang til bil.

Oplysningerne stammer fra transportvaneundersøgelsen 2001 fra Danmarks Transportforskning.

Men også af dem, der *har* adgang til bil, er der mange, der enten ikke kan eller ikke vil benytte den til arbejdsstedtransport.

Disse tal gælder for hele landet. Men der vil være områder i landet, hvor forholdsvis mange fortsat vil være mere eller mindre nødt til at bruge bil for at komme på arbejde. Derfor åbner SF's forslag mulighed for at yde et transporttilskud til de berørte, så deres mobilitet bevares.

Samlet vil SF's forslag betyde, at den geografiske mobilitet *øges* for en betydelig del af arbejdsstyrken, og er *uændret* for langt størstedelen af resten af arbejdsstyrken. Kun for få personer vil mobiliteten blive mindsket. Det er unuanceret og forkert at påstå, at kun befordringsfradraget kan sikre den fornødne mobilitet.

Hvem bruger fradraget?

Et yderligere problem ved befordringsfradraget er, at det i høj grad fungerer som et tilskud til de velbærgede. Sammenhængen er klar: jo højere indkomst, jo større fradrag. SF's forslag vil flytte penge fra direktør Didriksen fra Nordsjælland, der kører sin benzinsluger ind ad Helsingørmotorvejen hver morgen, til fabriksarbejder Frederiksen, der bander over den forsin-

kede og overfyldte bus, mens hun tænker, at det ellers var dyrt nok at købe månedskortet!

Administration

I dag bruger skatteforvaltningerne meget tid på at administrere befordringsfradraget – selv om der er mange andre poster, der beløbsmæssigt er mere interessante.

Ved en omlægning til amtskommunale trafiktilskud, og i det omfang pengene bruges til kollektiv trafik, undgås administration i de amter. Det alene må antages at reducere administrationsomkostningerne med 50 pct. eller mere.

Amter, der anvender pengene til individuelle transporttilskud, skal bruge ressourcer på at administrere ordningen, men med en modgående besparelse i de kommunale skatteforvaltninger. Som en ekstragevinst vil disse amter være motiverede til at fastsætte regler, der er letforståelige og simple at administrere, fordi de selv skal afholde omkostningerne, hvis de gør det modsatte! Selve udbetalingen af transporttilskuddet kan koordineres med skattebetalingen, så et særskilt system undgås.

Samlet vil administrationsomkostningerne blive væsentligt mindre end i dag.

Andre lande

I Storbritannien, Irland, Portugal, Spanien og Grækenland er der ingen skattemæssige fradrag for pendling. Det er der derimod i Belgien, Østrig, Schweiz, Tyskland, Norge, Sverige, Luxembourg og Frankrig, men i en del af disse lande favoriseres pendling med kollektive transportmidler.

I Holland er man gået over til kun at give fradrag for pendling med kollektiv trafik, og fradraget svarer simpelthen til et årskort med disse.

Bemærkninger til forslagets enkelte numre

Til nr. 1 og 4.

Det »almindelige« befordringsfradrag i ligningsloven § 9 c skal ophæves. Herudover behandler ligningsloven en række andre tilfælde med skiftende arbejdspladser og indeholder også regler for skattefri, arbejdsgiverbetalt transport. Hovedreglen skal være, at disse bestemmelser ophæves, medmindre særlige grunde taler for det modsatte. Hensigten med punkt 4 er at give mulighed for at bevare sådanne regler i skattelovgivningen, hvor det anses for nødvendigt eller stærkt hensigtsmæssigt.