

Beslutningsforslag nr. B 94. Fremsat den 6. februar 1997 af Jes Lunde (SF), Margrete Auken (SF), Anne Baastrup (SF), Tommy Dinesen (SF), Steen Gade (SF) og Anni Svanholt (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om omlægning af befordringsfradraget (nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af mobiliteten)

Folketinget opfordrer regeringen til at fremsætte lovforslag m.v., der

1. fjerner det generelle befordringsfradrag fra skattesystemet,
2. fører provenugevinsten herfra over til amtskommunerne henholdsvis Hovedstadsområdets Trafikselskab og
3. giver amtskommunerne henholdsvis Hovedstadsområdets Trafikselskab frihed til at sammensætte den mest hensigtsmæssige kombination af kollektiv trafik og fortsatte tilskud til individuel transport med henblik på at mindske den samlede trafikbelastning og at forbedre trafikbetjeningen.

Bemærkninger til forslaget

Indledning

Det nuværende befordringsfradrag gives alt for unuanceret helt uden hensyn til lokale trafikmæssige forhold.

I nogle områder er det oplagt, at hovedparten af arbejdsstyrkens transport til arbejdspladsen må foregå i egen bil, mens det i andre områder er et meningsløst ressourcespild at give støtte til privat bilkørsel, når der er et velfungerende, finmasket kollektiv trafiksystem.

Sammenholdt med de store miljøproblemer i transportsektoren er der et markant behov for ændringer i landets transportpolitik. Miljø- og energiminister Svend Auken sammenfatter situationen således i Det Fri Aktuelt den 29. januar 1997: »Det går den gale vej. Det bedste, man kan sige, er, at det er bedre i dag end i morgen!«

Miljø- og energiministeren peger på behovet for højere benzinpriser, men giver samtidig denne løsning lange udsigter, fordi det skal ske »gradvist og i samarbejde med vore nabolande«.

Socialistisk Folkeparti er helt enig med miljø- og energiministeren i, at der er et alarmerende behov for politisk handling, men netop den store træghed på benzinområdet gør, at man ud over at lægge et pres for ændringer på dette felt også må afsøge alle andre muligheder for at påvirke den vildtvoksende trafikmængde.

Det er i den forbindelse nærliggende at se på mulighederne for at holde op med ligefrem at give støtte til øget biltrafik over befordringsfradraget. Socialistisk Folkeparti foreslår, at Folketinget tager hul på den diskussion ved at fjerne det generelle fradrag og i stedet give amterne henholdsvis Hovedstadsområdets Trafikselskab muligheder for lokalt at finde den mest hensigtsmæssige kombination af kollektiv trafik og tilskud til individuel transport inden for en uændret provenuramme.

Den samfundsmæssige baggrund

Siden 1980 er persontrafikken steget med ca. 60 pct. Det er en udvikling, der ikke må fortsætte. Det vil gøre det umuligt at leve op til målsætningerne om re-

duktion af CO₂-udslippet. Det vil belaste lokalområderne med NO_x, partikel- og støjforurening. Det vil skabe trafikpropper i og omkring flere og flere byer. Og det vil betyde flere trafikulykker end i dag.

En af grundene til den stigende biltrafik er, at prisen på kollektiv trafik siden 1980 er steget med ca. 60 pct. mere end den almindelige inflation. Samtidig er benzinprisen faldet med omkring en tredjedel.

Udviklingen skal vendes. Biltrafikken skal ned, og det kræver et bedre og billigere udbud af kollektiv trafik.

Dyrt og uprioriteret

Befordringsfradraget koster hvert år ca. 2,7 mia. kr., jf. tabel 1.

Tabel 1. Befordringsfradragets skatteværdi m.v.

| | 1992 | 1996 |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Fradrag | 5,36 | 6,31 |
| Skatteprocent | 52 | 43 |
| Provenuetab, mia. kr. | 2,8 | 2,7 |
| Antal personer | 768.000 | 695.000 |
| Gevinst pr. person | ca. 3.600 | ca. 3.900 |

Kilde: Transportrådet, Skatteministeriet samt egne skøn (justering fra 95 til 96) og beregninger.

Pendlere, der bruger kollektiv trafik, har også ret til fradraget, men i praksis går størstedelen af fradraget til pendlere, der kører i egen bil. Desuden har samfundet ikke råd til at bruge 2,7 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. HT), se tabel 2.

Tabel 2. Kollektiv trafik¹⁾ 1992 og befordringsfradrag, 1996.

| Mia. kr. | HT | Provinsen | Hele landet |
|---|-----|-----------|-------------|
| Udgift | 2,0 | 1,9 | 3,8 |
| Billet og kort | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| Offentligt tilskud ²⁾ | 0,8 | 0,9 | 1,7 |
| Provenutab ved befordringsfradrag ³⁾ | 0,9 | 1,8 | 2,7 |

Noter:

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

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

³⁾ Befordringsfradrag er fordelt på HT 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 befordringsfradraget, blev brugt til den kollektive trafik, ville den kunne få et gigantisk løft. Det ville næsten svare til en fordobling af de amtskommunale tilskud.

Åben, decentral prioritering

Ved at flytte de 2,7 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 Socialistisk Folkepartis forslag give mulighed for forskellige løsninger fra amt til amt. For problemstillingen er forskellig fra amt til amt og løses bedst lokalt – der, hvor forholdene er kendt.

Amterne kan bruge pengene på den måde, 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 tyndtfolkede amter som Ringkøbing Amt kan det f.eks. være, at man vælger at yde et tilskud, der svarer til befordringsfradragets skatteværdi,
- andre amter vil måske vælge mellemløsninger eller helt nye løsninger. Det kan f.eks. tænkes, at nogen vil eksperimentere med tilskud til de pendlere, der sørger for at fylde bilen op.

De tyndest befolkede områder af Danmark vil i øvrigt have fordel af omlægningen. Det er ikke der, befordringsfradraget bruges mest. Tværtimod er det

Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner, der er storforbrugere af befordringsfradraget på trods af, at det er 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 let og rimelig billigt på arbejde.

Hvis man afskaffer befordringsfradraget uden at foretage sig andet, ville folk være mindre tilbøjelige til at tage arbejde langt fra hjemmet.

Socialistisk Folkeparti foreslår imidlertid, at man foretager sig noget andet, nemlig forbedrer den kollektive trafikbetjening. Det vil forøge arbejdskraftens geografiske mobilitet, fordi mange skal bruge bus og tog for at komme på arbejde, simpelt hen fordi de ikke har adgang til bil:

- næsten 30 pct. af de selvstændige er uden bil i husstanden;
- 40 pct. af funktionærerne er uden bil i husstanden;
- næsten 50 pct. af arbejderne er uden bil i husstanden;
- det er fortsat kun en mindre del af parfamilierne, der har mere end 1 bil i husstanden (tallet er 11,4 pct., men det omfatter alle par, også f.eks. pensionistpar),
- at enlige som hovedregel ikke har bil.

Oplysningerne stammer fra Transportstatistik 1995 fra Danmarks Statistik.

Af dem, der har adgang til bil, er der mange, der enten ikke kan eller ikke vil benytte den til arbejdstransport.

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 Socialistisk Folkepartis forslag mulighed for at yde et transporttilskud til de berørte, så deres mobilitet bevares.

Samlet vil Socialistisk Folkepartis 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. 20 pct. af fradraget går til de relativt få personer med en personlig indkomst på over 300.000 kr. (Transportrådets tal fra 1992). 33 pct. af fradraget tilfalder »ledende funktionærer og direktører«, mens den betydelig større gruppe af ufaglærte kun får 16 pct. (samme kilde).

Socialistisk Folkepartis 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 forsinkede 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 er beløbsmæssigt mere interessante!

Ved en omlægning til amtskommunale trafiktilskud undgås administration i de amter i det omfang, pengene bruges til kollektiv trafik. 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 transporttil-

skuddet kan koordineres med skattebetalingen, så et særskilt system undgås. Samlet vil administrationsomkostningerne blive væsentlig mindre end i dag.

Til de enkelte punkter

ad 1

Det »almindelige« befordringsfradrag i ligningslovens § 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.

ad 2

Befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag. Ophæves det, tilfalder noget over halvdelen af provenuet primærkommunerne, noget over en fjerdedel amtskommunerne (samt Københavns og Frederiksberg Kommuner) og ca. en femtedel staten. De penge, der tilfalder primærkommuner og stat, skal overføres til amtskommunerne via bloktilskuddet.

Dette vil påvirke fordelingen mellem primærkommunerne indbyrdes og mellem amtskommunerne indbyrdes. Samtidig får amtskommunerne en ny opgave af ganske stort omfang – skatteværdien af befordringsfradraget svarer til ca. 5-6 pct. af de samlede amtskommunale driftsudgifter.

Derfor kan omlægningen give behov for en justering af de mellemkommunale og især de mellemamtslige udligningsordninger.

Hovedstaden er et sammenhængende trafikområde, og her skal pengene administreres af HT.

ad 3

Amtskommunerne og HT kan i dag ikke yde tilskud til enkeltpersoners transport mellem hjem og arbejdsplads. De skal have en sådan hjemmel. Det skal fremgå, at tilskuddet skal ydes uden vilkårlig forskelsbehandling.

Det kan overvejes, om der er behov for fra statens side at fastsætte maksimumsregler for tilskuddet – f.eks. svarende til skatteværdien af det nuværende befordringstilskud – eller måske en minimumsregel for, hvor kort transport der kan ydes tilskud til – f.eks. svarende til de nuværende 24 km pr. dag.

Skriftlig fremsættelse

Jes Lunde (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af befordringsfradraget (nedbringelse af trafikbelastningen og forbedring af mobiliteten).

(Beslutningsforslag nr. B 94).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.