

Beslutningsforslag nr. B 28. Fremsat den 30. oktober 2003 af Morten Homann (SF),  
Margrete Auken (SF) og Aage Frandsen (SF)

## Forslag til folketingsbeslutning

### om afskaffelse af befodringsfradraget og etablering af et fleksibelt trafiktilskud

For at få mest muligt ud af de offentlige tilskud til persontransport, nedbringe miljøgener og ulykker i trafikken, forbedre befolkningens kollektive trafikbetjening samt på lang sigt at reducere den tid, befolkningen bruger til pendling, samtidig med at arbejdsstyrkens geografiske mobilitet fastholdes, opfordrer Folketinget regeringen til senest den 1. maj 2004 at fremsætte de nødvendige lovforslag og foretage de nødvendige ændringer i administrative forskrifter, der

1) fjerner befodringsfradraget,

- 2) fører provenuet herfra over til amtskommunerne henholdsvis Hovedstadens Udviklingsråd med henblik på anvendelse til trafikformål, herunder investeringer i og tilskud til kollektiv trafik,
- 3) giver amtskommunerne henholdsvis Hovedstadens Udviklingsråd mulighed for at yde tilskud til enkeltpersoner til bolig-arbejdssted-transport og
- 4) eventuelt giver fortsat mulighed for befodringsfradrag til enkelte, særlige og klart afgrænsede grupper.

## 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.

Tabel 1. Befordringsfradragets 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 befordringsfradraget.

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 befordringsfradrag 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 befordringsfradrag<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. Befordringsfradrag 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 befordringsfradraget, 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 befordringsfradragets 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, befordringsfradraget bruges mest. Tværtimod er det Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner, der er storforbrugere af befordringsfradraget, på trods af at det er

## 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.

Til nr. 2.

Befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag. Ophæves det, tilfalder lidt over halvdelen af provenuet primærkommunerne, lidt over en fjerdedel amtskommunerne (samt Københavns og Frederiksberg Kommuner) og ca. en femtedel staten. De penge, der tilfalder primærkommunerne og staten, skal overføres til amtskommunerne via bloktilskuddet. I HUR-området skal provenuet overføres fra amtskommunerne (herunder Københavns og Frederiksberg Kommuner) til HUR.

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 5-6 pct. af de samlede amtskommunale driftsudgifter.

Derfor bør omlægningen ske i forbindelse med den planlagte (men udskudte) reform af det kommunale udligningssystem. Hovedstaden er et sammenhængende trafikområde, og her skal pengene administreres af HUR.

Til nr. 3.

Amtskommunerne og HUR 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 maksimumsgrænser 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*

**Morten Homann (SF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om afskaffelse af befordringsfradraget og etablering af et fleksibelt trafiktilskud.*

(Beslutningsforslag nr. B 28).

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