

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og Frederiksberg kommuner liggende stationer.

For befordringer lokalt på Københavns bybane opkræves en enhedspris på 1 kr., hvilken pris giver adgang til et vilkårligt antal rejser på Københavns bybane inden for et tidsrum af 1 time. Den nævnte enhedspris på 1 kr. svarer omtrentligt til normal enkeltbilletspris for en afstand på 5 km (1,10 kr.), og prisen for to timebilletter til Københavns bybane (2 kr.) svarer omtrentligt til normal dobbeltbilletspris for en afstand af 6 km (2,10 kr.).

For rejser mellem Københavns bybane og de uden for bybanen liggende stationer opkræves statsbanernes normale billetpriser regnet på grundlag af den virkelige afstand fra stationen til grænsestationen til Københavns bybane, jfr. ovenfor, med tillæg af 6 km for befordringen på Københavns bybane. Rejsende fra nærtrafikstationerne uden for Københavns bybane betaler således for befordringen på bybanen nogenlunde samme billetpris som ved rejser lokalt på bybanen.

For befordringen på Københavns bybane betales således i alle tilfælde en gennemsnitspris, og dette forhold vil efter sagens natur altid give muligheder for at opstille sammenligninger, der tilsyneladende påviser urimelighederne i takstsystemet, som — alt efter det resultat, der ønskes i det givne tilfælde — kan være til gunst eller ugunst for de rejsende.

Det kan således nævnes, at den virkelige afstand fra grænsestationen Husum til Københavns Hovedbanegård er ca. 11 km, og at afstanden mellem de to grænsestationer Husum og Hellerup via Københavns Hovedbanegård er ca. 19 km, og i begge tilfælde betales kun for en afstand af 6 km. Den faktiske betaling pr. rejst kilometer bliver i disse tilfælde betydelig lavere end statsbanernes normale billetpris pr. km, men dette opvejes af, at der samtidig foretages et stort antal rejser på bybanen over langt kortere afstande end de 6 km, for hvilke der betales, og for hvilke rejser prisen pr. km selvsagt så bliver langt højere end den normale pris pr. km.

En udvidelse af enhedstakstområdet vil — hvis enhedstaksten ikke samtidig for-

højes — medføre et indtægtstab for statsbanerne, som jeg ikke kan gå ind for. Der har hidtil ved fastsættelsen af enhedstaksterne for Københavns bybane været taget et vist hensyn til taksterne på Københavns sporveje, og dette har selvsagt haft indflydelse på fastlægningen af bybanens grænser.

Efterhånden som S-banenettet udbygges, mister denne betragtning dog noget af sin vægt, og jeg vil derfor ikke afvise, at der kan komme et tidspunkt, hvor takstsystemet for det storkøbenhavnske S-baneområde må tages op til nærmere overvejelse.

Af *Grünbaum* til finansministeren (3. september 1969):

„Kan ministeren godkende den af formanden for amtsligningsinspektørerne, hr. Peder Pedersen, i Aktuelt Kvarter den 1. september fremsatte udtalelse om forskudsligningen af B-indkomst: „Med hensyn til B-indkomsten, det vil sige de erhvervsdrivende, ja, da vil det sikkert være sådan, at hvis indkomsten nogenlunde svarer til det, der er opgivet for skatteåret 1969-70, skal man ikke forvente, at ligningsmyndighederne vil foretage videre“?“

Begrundelse.

Denne udtalelse er efter min opfattelse direkte i strid med det, der blev opnået enighed om i folketingets udvalg om kilde-skattens udskrivningslov, jfr. betænkningen af 4. juni 1969 og den derefter udsendte vejledning til skattemyndighederne.

Finansminister *Poul Møllers* svar (5. september 1969):

Som den citerede udtalelse fremtræder løsrevet fra sin sammenhæng, kunne den give indtryk af, at de skattelignende myndigheder i alle tilfælde vil anerkende den ansatte indkomst for skatteåret 1969-70 som grundlag for den foreløbige beskatning i 1970 af erhvervsdrivende skatteydere. Det er i hvert fald ikke rigtigt.

I den vejledning, som er udsendt til ligningsmyndighederne om forskudsregistreringen for 1970, er anført følgende hovedretningslinjer for fremgangsmåden:

„Ved forskudsregistreringen for 1970 skal