

[Ministeren for skatter og afgifter]

fradrag, og omvendt vil lønmodtagere med lang transportvej, hvor offentlig befordring er mulig, få hævet fradraget til et niveau, der går ud over de faktisk afholdte udgifter.

Jeg føler mig overbevist om, at lønmodtagere, der får beskåret fradraget som følge af dette forslag, ikke er enige med spørgeren i, at befordringsfradraget er en petitesse. Den gruppe, der her er tale om, må jo anstændigvis behandles ordentligt i forbindelse med en revision af reglerne.

Det forslag, som skatteinspektørerne har udarbejdet, danner imidlertid grundlag for nogle undersøgelser, der for tiden pågår i ministeriet, og jeg vil så hurtigt, som det er forsvarligt og muligt, lade udarbejde et lovforslag, som i større omfang end skatteinspektørernes skitse tager hensyn til individuelle forhold, uden at det samtidig kræver en ligningsmæssig behandling i det omfang, vi har nu.

Maisted (FP):

Jeg siger tak for svaret. Jeg er helt enig med skatteministeren, som jeg nu kan forstå har det hovedsynspunkt, at vi skal væk fra, at skattemyndighederne går tæt på den enkelte borger. Vi skal have nogle fornuftige, enkle regler, sådan at dette personsnageri ikke er så nødvendigt for fremtiden. Det synes jeg var en god udgang på en sådan debat.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg synes også, det ville være godt, om vi kunne komme væk fra denne meget intime undersøgelse, som det nemt udarter til, når man skal beregne befordringsfradraget. Men jeg vil da godt spørge, om ministeren så kan tage det hensyn, som det forekommer mig at ministeren også mente i sit svar før at der skulle tages, at man skulle passe på ikke at ramme for mange for hårdt, for så vidt jeg husker fra tidligere undersøgelser – men det kan ministeren da rette mig i – har vi eksempler på befordringsfradrag af størrelsesordenen 25.000 kr. Dem kan vi da vel ikke beholde i et nyt, standardiseret system.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det problem, hr. Bernhard Baunsgaard peger på, er naturligvis fantastisk relevant. Det er det, der giver os nogle problemer, for

jeg tror, alle er enige om, at det er uheldigt, sådan som vi har det for øjeblikket.

Det, der er min tanke, er dels at lave nogle overgangsordninger, så folk kan vænne sig til det nye fradrag, dels at udskyde – men det er jo noget, vi skal diskutere i folketinget – ikrafttrædelsen, så man også på den måde kan få en tilpasningstid.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at der i dag er ca. 900.000 skatteydere, der får befordringsfradrag, og ligeegyldigt hvordan vi laver reglerne om, vil halvdelen få noget mere, end de har nu, og den anden halvdel vil få noget mindre end det, de har nu. Det er vort problem. Men vi forsøger at lave det sådan, at forskellene i forhold til det, der gælder nu, er så beskedne, at det ikke skulle medføre besværligheder for nogen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 107

15) Til *ministeren for offentlige arbejder* af:

Maisted (FP):

»Vil ministeren ved at indføre en liberal luftfartspolitik arbejde for, at billetpriserne halveres ved indenrigsflyvningen?«

Skriftlig begrundelse

Ifølge udtalelser fra Tjæreborgs direktør, Steffen Gulmann, i TV den 13. februar samt oplysninger i Jyllands-Posten den 16. februar kan Sterling Airways flyve indenrigs til den halve pris af SAS'.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg forstår godt, at hr. Maisted gerne vil kunne flyve til halv pris, det ville jeg også gerne og også gerne medvirke til at mange andre kunne.

Jeg tror imidlertid, det er lidt af en skrøne, en påstand, som ikke kan dokumenteres. For nogle år siden havde en række journalister nogle private luftfartsfolk, der havde sagt noget lignende, i »Krydsild«, og da man bad om en dokumentation for, at det kunne lade sig gøre, udeblev denne ganske, for sandheden er jo den, at f.eks. Sterling ikke kan skaffe hverken personale, drivkraft, kapital, maskiner eller havneafgifter billigere, end f.eks. Danair kan.