

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til kommunaludvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 180:

Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Befordringsfradrag).
(Fremsat 2/5 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

I det lovforslag, som nu skal drøftes, står der i § 1, nr. 2, at § 9 D i ligningsloven skal ændres på en nærmere angivet måde. § 9 D handler om befordringsfradrag for invalidekørsel o.lign. Det er naturligvis ikke regeringens hensigt på nogen måde at lave ændringer i det befordringsfradrag, som tilkommer folk, der får fradrag efter reglerne om invalidekørsel, og et ændringsforslag i så henseende vil blive fremsat, inden forslaget kommer til anden behandling.

Lykketoft (S):

De gældende regler om befordringsfradrag har i ganske mange år plaget alle, som har været optaget både af skatteborgernes retssikkerhed og af skattesystemets funktion. Det er der mange grunde til. Den vigtigste grund er selvfølgelig, at det er en meget kompliceret praksis, der har udviklet sig, og at man ved afvejningen af, om man faldt ind under reglerne, hvorefter man kunne få fradrag efter billigste offentlige befordring eller efter kilometerfradrag som bilist, kunne få en ganske voldsom såkaldt jackpoteffekt, hvis man faldt over i sidstnævnte klasse. Det kunne være et spørgsmål om at bo lidt længere hene ad den samme vej, for at man opfyldte de køre- og ventetidsbetingelser, der i praksis har udviklet sig.

Det har så i sin tur haft som konsekvens, at ligningsmyndighederne rundt omkring i landet har udviklet hele afdelinger for sam-

menlignende køreplansstudier, og det har betydet, at man har manglet mulighed for at iværksætte en fornuftig omprioritering af ligningsarbejdet, sådan at man kunne bruge ressourcerne de steder i skattesystemet, hvor mulighederne for de store unddragelser er til stede, og få fjernet en lang række småsager mellem borgere og skattevæsen.

Det har af disse grunde længe været klart, at det var vigtigt at lave en forenkling, men også, at der var risiko for, at nogle ville slå sig til ridder på modstand mod enhver ændring, hvis der var nogen, der mistede noget.

Allerede på Skatterådsforeningens årsmøde i efteråret 1981 var jeg som skatteminister på dette tidspunkt inde på tanken om at ændre befordringsfradraget, så man fik en kilometersats ud over en vis minimumskørsel, som man selv skulle bære, uanset om man brugte bil eller kollektiv transport eller cykel eller gik på stylder. Jeg husker også, at jeg ved den lejlighed – i øvrigt inspireret af, at hr. Arne Melchior samme dag havde været i Radioavisen og taget afstand fra et eller andet, som den daværende regering havde foreslået – sagde, at det var klart, at man risikerede, at en eller anden lille gruppe ville prøve at slå sig op på at gå imod et sådant forslag.

Ikke desto mindre var den daværende regering i foråret 1982 i gang med forskellige skitser til drøftelse med andre partier og havde tanken, at noget i den retning skulle indgå i den skattereform, der var til forhandling i sommeren 1982.

Der kom som bekendt ikke nogen skattereform på daværende tidspunkt, men siden har både HKs skatteudvalg og Skatteinspektørforeningen offentliggjort skitser i samme retning som det forslag, vi her diskuterer, og vi er i socialdemokratiet meget tilfreds med, at skatteministeren har taget tråden op.

Vi har været inddraget i samtaler forud for dette lovforslags fremsættelse. Vi mener, resultatet, der er kommet ud af det, er en tilfredsstillende løsning på den meget vanskelige afvejning mellem hensynet til forenkling og hensynet til en mindre gruppe af borgere, der har meget store afstande til arbejde og meget store vanskeligheder ved at benytte offentlig transport. Den sidstnævnte gruppe har man sikret beholder nogenlunde de hidtidige fradrag.