

[Ruth Olsen]

nogle af de folk, der bor i provinsen og må køre meget langt for overhovedet at have et arbejde, og hvor den offentlige transport er håbløst ringe. Men lad os i udvalget se nogle konkrete eksempler på, hvor stort dette problem i grunden er.

En anden vigtig grund for os til at støtte dette forslag er, at det ikke skulle give flere penge i statskassen. Det skulle være et forenklingforslag og ikke et spareforslag. Jeg vil godt spørge – jeg kan måske først få svar på det i udvalget – om de 190 mill. kr. i provenu, som forslaget opererer med, rækker til at nedsætte bundgrænsen fra 20 km til 18 km. Det ville ikke ændre forenklingseffekten, og det ville være mere rimeligt at bruge provenuet på den måde i stedet for til en skatnedsættelse i det skattereformforslag, som ministeren har fremsat. Det kan vi fra SF ikke være særlig trygge ved.

Men o.k., det er alt i alt en rimelig og fornuftig forenkling, også den i fremsættelsestalen omtalte kilometersats for privat kørsel i store firmabiler.

Dette lovforslag skulle give ligningsmyndighederne mere tid til at gøre en energisk indsats i de store, tunge sager, og det er for os at se en af de vigtigste konsekvenser af dette forslag.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det radikale venstre støtter forslaget. Der er flere grunde til, at det forekommer os at være et udmærket forslag. Først og fremmest er der den administrative lettelse. Det er vel op mod 40 pct. af samtlige diskussioner mellem skatteborgerne og myndighederne, der drejer sig om de nuværende regler for befordringsfradrag, og antallet af klager vil blive mange gange mindre i fremtiden. Så vidt jeg kan skønne, skal man i stedet for principielt at diskutere det med nogle hundrede tusinde, for fremtiden vel kun diskutere reglerne med en snes tusinde. Det er en vældig stor gevinst, og så er det jo bare spørgsmålet, om vi så kunne blive enige om at gå videre fra denne gevinst, som efter vores opfattelse er nødvendig, hvis det er meningen, at vi skal have en skattereform.

Det var den ene grund til, at vi er meget glade for dette forslag.

Den anden grund er, at så vidt vi kan skønne, giver forslaget større godtgørelse for

anvendelse af kollektive trafikmidler, og det er naturligvis en i energiknap og energikostbar tid vældig god grund til at støtte forslaget.

For dem, der er nødt til at køre i bil, fordi der ikke er tilstrækkelig gode kollektive trafikmidler, mener jeg også at det er et forslag, man skal foretrække for de nugældende regler. Grunden til, at jeg mener, at det også i de tilfælde, hvor man er nødt til at bruge bil, er en fordel med forslaget, er, at det godkender, at flere kører i samme bil.

I dag er det jo sådan, at man principielt kun får godtgørelse, når man viser, at man enten kører med kollektive trafikmidler eller med egen bil og kører alene, ikke hvis man kører sammen med naboen. Her opfordrer vi til, at folk, der bor i nærheden af hinanden, finder sammen og kører i samme bil til samme arbejdssted eller til arbejdssteder, der ligger i nærheden af hinanden. Også dette er en omstændighed, der taler for, at man skal gennemføre dette forslag.

Jeg er også meget glad for og tilfreds med, at det kommer til at gælde allerede fra 1985.

Jeg vil gerne føje til, at jeg tror ikke på, at det havde været muligt at gennemføre dette forslag, hvis der ikke havde stået et praktisk talt enigt folketing bag forslaget. Jeg siger det, fordi det nok er et argument, man får at høre i den kommende tid, også i anden forbindelse med skattelovgivningen.

Måtte jeg så lige komme med en beklagelse. Der var jo sket forhåndsorientering af adskillige partier i folketinget, før det blev bekendtgjort for pressen, men der var ikke sket forhåndsorientering af alle partier. Der var i hvert fald to partier, der manglede forhåndsorientering. Jeg finder, at det er en uskik, som denne regering ikke burde tage op efter de tidligere regeringer, at orientere pressen, før hele folketinget er orienteret. Det beklager jeg er sket.

Som sagt er vi parate til at gennemføre forslaget, og vi er parate til at gennemføre det hurtigt, sådan at det kan komme til at gælde fra den 1. januar 1985.

Bente Juncker (CD):

I spørgsmålet om de ændrede fradragsregler for befordring mellem hjem og arbejde har det for CD været af væsentlig betydning