

fastsat til 115 øre pr. km. i intervallet 21–54 km om dagen. For kørsel ud over 54 km er satsen for 1989 fastsat til 28,75 kr. pr. km.

Hvis nedsættelsen af benzinafgiften slår fuldt igennem i forbrugerprisen, skønnes det, at befordringsfradragssatserne vil falde med ca. 5 pct.

Frdraget for befordring mellem flere skiftende arbejdssteder (erhvervsmæssig kørsel i egen bil) efter ligningslovens § 9 B er for 1989 fastsat til 2,13 øre pr. km for årlig kørsel indtil 12.000 km og 115 øre pr. km for kørsel ud over 12.000 km. Det skønnes, under forudsætning af samme beregningsmåde som hidtil, at den høje sats vil falde ca. 4 pct. og den lave sats ca. 5 pct.

I den høje sats er foruden variable omkostninger også taget hensyn til visse faste udgifter til bilhold.

Spørgsmål 13:

Vil nedsættelsen påvirke kørselsfradraget for personer, der benytter kollektiv drift eller dieselbiler?

Svar:

En reduktion af satserne for fradraget for befordring mellem hjem og arbejdsplads efter ligningslovens § 9 C har betydning for alle, der kan benytte dette fradrag – uanset transportmåde mellem bopæl og arbejdsplads.

En reduktion af fradraget for erhvervsmæssig kørsel efter ligningslovens § 9 B har imidlertid kun betydning for personer, der benytter eget motorkøretøj, uanset om det er benzin- eller dieseldrevet.

Spørgsmål 14:

Finder ministeren ikke, at der er et problem i relation til den såkaldte overgangsregel (ligningslovens nuværende § 9 C), og hvad agter ministeren at gøre i den relation?

Svar:

Efter standardreglen for befordringsfradrag (ligningslovens § 9 C, stk. 1–3) kan der for 1989 for den del af den daglige befordring mellem hjem og arbejdsplads, der ligger mellem 20 og 54 km, frdrages 115 øre pr. km. For befordring ud over 54 km pr. arbejdsdag kan der alene frdrages 28,75 øre pr. km.

Efter særreglen om befordringsfradrag for skattepligtige, der anvender egen bil til befor-

dring mellem hjem og arbejdsplads (ligningslovens § 9 C, stk. 4), kan der for hele den del af befordringen, der ligger ud over 20 km pr. arbejdsdag, foretages fradrag med denne for 1984 gældende kilometertakst (105 øre pr. km). Særreglen kan kun anvendes af skattepligtige, hvis befordring mellem hjem og arbejdsplads overstiger 54 km pr. arbejdsdag, og som ikke kan anvende offentlig befordring.

Særreglen er en overgangsregel, hvilket følger af, at kilometertakten er fastfrosset på 1984-niveau, mens standardreglens takst årligt reguleres.

Nedsættes standardsatsen, uden at satsen i overgangsreglen reguleres, vil overgangsreglen blive relativt mere attraktiv. Ved en nedsættelse af standardsatsen med 5 pct. vil grænsen for, hvornår det kan betale sig at anvende særreglen, falde med ca. 3 kilometer.

Det er under overvejelse i ministeriet, om der er behov for en justering af overgangsreglen set i lyset af den lavere benzinafgift og de generelle overvejelser om regelforenklung.

Spørgsmål 15:

Ministeren bedes oplyse, hvor stor afvandrigen (personer/år) fra den kollektive trafik forventes at blive samt provenutabet

- i relation til DSB,
- i relation til HT,
- i relation til offentlige trafikelskaber.

Spørgsmål 16:

Hvor meget forventes taksterne for den kollektive trafik at skulle nedsættes for at få den samme konkurrencemæssige effekt som lovforslaget?

Spørgsmål 20:

Ministeren bedes indhente trafikministerens vurdering af, hvilke merudgifter trafikministeren skønner der vil blive inden for trafikministeriets ressortområde ved gennemførelse af lovforslaget.

Svar:

Jeg har modtaget følgende kommentarer og oplysninger fra trafikministeren, der har besvaret de 3 spørgsmål under ét:

»Det må som tidligere nævnt i besvarelsen af spørgsmål 2 forventes, at nedsættelsen af afgif-