

godtgørelser indhentet faktuelle oplysninger vedrørende rejser i de enkelte erhverv samt bearbejdet det indsamlede materiale. Det er således Erhvervsrådet, der har stået for kontakten til de mange erhvervsgrupper og organisationer, som er anmodet om redegørelser om udgiftsforhold i forbindelse med rejser inden for det enkelte erhverv. På chaufførområdet har Erhvervsrådet modtaget materiale fra bl.a. SID, som har foretaget egne undersøgelser af udgiftsforholdene. Der er desuden materiale tilvejebragt af Foreningen af Danske Langtursvognmænd (FDL), hvor indehaverne selv kører som chauffør under tilsvarende forhold som ansatte langturschauffører.

Generelt kan det betegnes som en svaghed ved undersøgelsens metode, at det indsamlede materiale vedrørende de enkelte gruppers rejseomkostninger primært bygger på oplysninger fra de berørte gruppers egne organisationer. Dette har imidlertid været nødvendigt på grund af opgavens omfang og den begrænsede tid, der har været til rådighed.

Det må desuden tages i betragtning, at en væsentlig del af materialet ikke bygger på oplysninger om de forskellige gruppers faktiske rejseomkostninger, men på prisoplysninger, som følger principperne for Finansministeriets fastsættelse af dagpengesatser for andre lande end Danmark. Det betyder bl. a., at det forudsættes, at der indtages 3 daglige måltider på relativt gode spisesteder. Foruden morgenmad spises der 2 retter til frokost + kaffe/vand og 3 retter til aftensmad + kaffe/vand. Materialet fra FDL bygger imidlertid på faktiske omkostninger på grundlag af indsamlede bilag, idet chaufførerne her er selvstændige vognmænd, som ikke kan benytte standardsatserne for lønmodtagere.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråds undersøgelse kan i et vist omfang siges at bekræfte de formodninger om satsernes manglende sammenhæng med de faktiske omkostningsforhold og om ulige behandling, som var udgangspunktet for undersøgelsen. Et af hovedresultaterne af undersøgelsen er således, at de gældende standardtakster for rejseudgiftsdækning giver mulighed for en generel overkompensation. Dette gælder mest på de områder, hvor taksterne følger de af Finansministeriet fastsatte godtgørelsessatser for statens ansatte på rejse i udlandet. Satserne for de enkelte lande svarer ikke altid helt til omkostningsforholdene i det pågældende land, og de måltider, der ligger til grund for prisoplysningerne, indtages formentlig ikke altid i praksis af de rejsende i fuldt omfang.

6. Ligestilling

Skatteministeren gav som nævnt tilsagn om, at kulgravningen skal belyse, i hvilket omfang der fore-

ligger ligestilling i relation til reglerne om rejsegodtgørelse under hensyn til forskellige erhvervsgruppers forskellige omkostningsforhold.

Den største ligestilling – og det vel mest retfærdige system – ville opnås ved, at der udelukkende kunne kompenseres for merudgifter efter regning. Herved opnås, at den rejsende – uanset erhverv – bliver kompenseret krone for krone, hverken mere eller mindre. Dette ville imidlertid være ensbetydende med en afskaffelse af standardsatserne og de dermed forbundne administrative fordele.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd konkluderer, at det ikke er muligt at skabe ligestilling, hverken inden for den enkelte erhvervsgruppe eller imellem de forskellige grupper, hvis ligestilling opfattes som et krav om, at godtgørelsen altid skal svare til de faktiske merudgifter. En sådan ligestilling kan kun opnås, hvis arbejdsgiveren refunderer de faktiske merudgifter.

Da der gælder forskellige satser for forskellige grupper, er der heller ikke ligestilling, hvis man opfatter ligestilling som et krav om, at der skal gælde samme sats for alle.

Der er heller ikke ligestilling i relation til den tidsbegrænsning, der gælder. Da langturschauffører m.v. ikke er knyttet til en stationær arbejdsplads, er der efter de nuværende regler ingen tidsbegrænsning for dem, idet begrænsningen er knyttet til varigheden på den enkelte arbejdsplads. Der består endvidere en ulighed på den måde, at chaufførerne på grund af den lavere dagsats ikke har mulighed for så stor en daglig overkompensation ved at spise billigt som f.eks. statsansatte eller bygningshåndværkere på rejse. På den anden side bliver chaufførernes årlige overkompensation ikke begrænset af de tidsfrister, der gælder for tilknytningen til den enkelte arbejdsplads.

Man må acceptere, at det ikke er muligt at opnå en fuldstændig ligestilling, hvis det fortsat skal kunne lade sig gøre at udbetale rejsegodtgørelse/få rejsefradrag uden dokumentation for udgifternes størrelse. Til gengæld er der ingen, der er tvunget til at benytte standardgodtgørelse. Muligheden for at få dækket/fratrække merudgifterne efter dokumentation står altid åben.

En ændring af de nuværende regler, som skaber mere ligestilling, vil indebære, at man må opgive nogle af de oprindelige principper for at udbetale skattefrie rejsegodtgørelse. Det kan ikke lade sig gøre at fastsætte satser, der for alle dage svarer til de faktiske merudgifter for alle personer. Til gengæld kan man opnå en forenkling af reglerne, så de generelt opfattes som mere retfærdige end de nuværende.