

De i spørgsmålet omtalte planer om fastsættelse af regler for fradrag for udgifter ved benyttelse af Storebæltsforbindelsen skal alene ses som en ajourføring og tilpasning af de nuværende færgefradragsregler til den nye situation med en bro- og tunnelforbindelse mellem Fyn og Sjælland. På samme måde som ganske særlige hensyn til de skattepligtige hidtil har givet – og også fremover vil give – adgang til ekstraordinært fradrag for færgeudgifter, fordi det almindelige befodringsfradrag ikke giver tilstrækkelig dækning for disse udgifter, er det tanken at indrømme fradrag for udgiften til benyttelse af Storebæltsforbindelsen, fordi denne udgift ikke i tilstrækkeligt omfang kan rummes i det almindelige befodringsfradrag.

Det skal i den forbindelse nævnes, at der ikke kun er tale om at tilpasse reglerne for skattepligtige, der må passere Storebæltsforbindelsen i bil som led i befordringen mellem hjem og arbejde. I det omfang der er tale om ekstraordinært store udgifter til passage af Storebæltsforbindelsen med offentlige transportmidler, er det ligeledes hensigten at fastsætte et særligt fradrag herfor.

Ligningslovens regler for befodringsfradrag er således udtryk for det rimelige princip, at de skattepligtige ikke skal betale skat af den del af indkomsten, som nødvendigvis må anvendes til afholdelse af udgifterne til at bringe sig frem og tilbage mellem hjem og arbejde, hvis afstanden mellem hjem og arbejde er af en ikke ubetydelig størrelse. Dette gælder også fradrag for de ekstraordinære udgifter, der kan være forbundet med transport med færge eller via Storebæltsforbindelsen. Reglerne i ligningsloven blev ikke ændret i forbindelse med lovgivningen om Storebæltsforbindelsen, hvilket også forekommer både logisk og rimeligt, idet reglerne som nævnt er udtryk for generelle skattemæssige principper, ikke regler møntet på bestemte transportstrækninger eller bestemte transportformer. Som følge heraf berører fastsættelsen af regler for fradrag for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen ikke lov om anlæg af forbindelsen.

Spm. nr. S 889

Til erhvervsministeren (19/12 97) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvad baggrunden er for at Fiskeriinspektionens fartøj »Havørnen« ikke blev tilkaldt ved påsejlingen af fiskerifartøjet »Peder Wessel«, og samtidig oplyse, om det bevidst er således, at SOK kun tilkalder søværnets fartøjer i nødsituationer?«

Begrundelse

Som det har været fremme i pressen, blev »Havørnen« ikke tilkaldt, da »Peder Wessel« blev påsejlet og siden sank. »Havørnen«, der har et hurtigtsejlende fartøj (MOB) ombord, lå ellers i København.

Det er langt fra den eneste gang, det er sket inden for det sidste års tid. »Havørnen« har selv i mindst syv tilfælde meldt sig til marine-distrikterne, som det fremgår af nedenstående liste:

Den 22. november 1996: Stranding ved Dueodde, Baltisk skib, »ANNA«.

Den 26. januar 1997: Brændende fiskefartøj. »Havørnen« melder selv ind til aktion. Afvises men anmodes 1/2 time senere om assistance.

Den 27. juni 1997: På eget initiativ ydes der assistance til en katamaran med knækket ponton på samme måde som med en strandet sejlbad ved Saltholm og eftersøgning af en savnet person fra en sejlbad.

Den 28. juni 1997: Hjælp med pumpe på eget initiativ til skib i Aarhus Bugt.

Den 26. oktober 1997: Eftersøgning på eget initiativ af to savnede personer.

Den 27. oktober 1997: Eftersøgning på eget initiativ af to personer, som blev fundet i god behold.

Den 24. november 1997: Savnet fisker ved Hammerodden, ikke fundet og »Havørnen« ikke tilkaldt.

Den 30. november 1997: »Peder Wessel« vædres. »Havørnen« bliver ikke tilkaldt. Svar på forespørgsel fra »Havørnen«: »Styr på det hele«.