

vidt han i lyset af den manglende interesse for at arbejde på modsatte side af Bæltet overvejer at hæve det ligningsmæssige fradrag for bropendlere for derved at medvirke til en øget geografisk fleksibilitet på arbejdsmarkedet?»

Svar (7/5 99)

Skatteministeren (Ole Stavad):

I anledning af åbningen af Storebæltsforbindelsen blev der indgået aftale om et særligt fradrag for udgifter til passage af Storebæltsforbindelsen med følgende ordlyd:

»Regeringen, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti har for *indkomstårene 1998 - 2002* aftalt følgende vedrørende fradrag for udgifter til passage af Storebæltsforbindelsen i situationer, hvor denne passage indgår i befordringen mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads:

For skatteydere, der anvender bil til befordringen, indrømmes mod dokumentation et særligt fradrag for udgifter til passage af Storebæltsforbindelsen på *90 kr. pr. passage.*

Skatteydere, der benytter kollektive transportmidler til befordringen, indrømmes mod dokumentation et særligt fradrag for udgifter til passagen på *15 kr. pr. passage.*

Ud over de nævnte særlige fradrag gives til alle grupper det almindelige kilometerfradrag, jf. ligningslovens § 9 C, for strækningen mellem Fyn og Sjælland, beregnet på grundlag af bilbroforbindelsen.

Aftalen medfører kun særligt fradrag for de nævnte indkomstår. Partierne er herefter frit stillet. Regeringen vil fremlægge en redegørelse om de administrative erfaringer med fradraget i efteråret 2002.

Aftalen udmøntes i en af skatteministeren i henhold til ligningslovens § 9 C udstedt bekendtgørelse.

Aftalen om det midlertidige fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen indebærer ikke på nogen måde konsekvenser for de skattemæssige regler, der vil være gældende for udgifter i forbindelse med passage af andre vejstrækninger, herunder den kommende Øresundsforbindelse.«

Der er således indgået en aftale, der sikrer, at storebæltspendlerne udover det sædvanlige kilometerfradrag i perioden 1998- 2002 kan fore-

tage et særskilt fradrag til kompensation for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

Jeg mener, at det er vigtigt, at man holder sig for øje, at skatteregler som f.eks. befordringsfradagsreglerne ikke er den eneste faktor, der påvirker mobiliteten i det pågældende område.

Det at søge arbejde eller bopæl på den anden side af Bæltet er for de fleste mennesker en stor beslutning. Først og fremmest skal der selvfølgelig være ønske og mulighed for et jobskifte eller for at flytte. Dernæst skal man tænke på, at pendling kan medføre en hel række besværligheder af praktisk art, og måske ikke mindst en øget transporttid mellem hjem og arbejdsplads. Disse momenter indgår naturligvis i overvejelserne ved job- eller bopælsskifte. Det må derfor forventes, at effekten af de forbedrede muligheder for at pendle over Storebælt først efter en årrække slår helt igennem - også i borgernes bevidsthed. På den baggrund vil jeg mene, at det er vel tidligt, at kalde Storebæltsforbindelsen for en arbejdsmarkedspolitisk fiasko.

Desuden finder jeg ikke, at skattelovgivning hverken skal eller kan anvendes til at »kickstarte« en udvikling i retning af en øget pendling via Storebæltsforbindelsen, og da slet ikke når man tænker på, at der allerede er indført et særskilt fradrag for udgifter til Storebæltspendlere.

Spm. nr. S 1885

Til trafikministeren (23/4 99) af:

Kim Andersen (V):

»Vil ministeren oplyse, om et nysyn af en bus også omfatter bussens fartskriver og hvis ikke, vil ministeren da oplyse hvorfor og ændre dette, således at fartskriverne bliver synet samtidig med nysyn?«

Svar (6/5 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg har i anledning af spørgsmålet anmodet om en udtalelse fra færdselsstyrelsen, der forestår administrationen af køre- og hviletidsområdet.

Færdselsstyrelsen har oplyse, at reglerne om fartskrivere findes i Arbejdsministeriets (nu Trafikministeriets) bekendtgørelse nr. 1018 af 15. december 1993, der som bilag tillige indehol-