

### Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til kommunaludvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### 5) Første behandling af lovforslag nr. L 180:

*Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Befordringsfradrag).*  
(Fremsat 2/5 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

#### *Forhandling*

#### Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

I det lovforslag, som nu skal drøftes, står der i § 1, nr. 2, at § 9 D i ligningsloven skal ændres på en nærmere angivet måde. § 9 D handler om befordringsfradrag for invalidekørsel o.lign. Det er naturligvis ikke regeringens hensigt på nogen måde at lave ændringer i det befordringsfradrag, som tilkommer folk, der får fradrag efter reglerne om invalidekørsel, og et ændringsforslag i så henseende vil blive fremsat, inden forslaget kommer til anden behandling.

#### Lykketoft (S):

De gældende regler om befordringsfradrag har i ganske mange år plaget alle, som har været optaget både af skatteborgernes retssikkerhed og af skattesystemets funktion. Det er der mange grunde til. Den vigtigste grund er selvfølgelig, at det er en meget kompliceret praksis, der har udviklet sig, og at man ved afvejningen af, om man faldt ind under reglerne, hvorefter man kunne få fradrag efter billigste offentlige befordring eller efter kilometerfradrag som bilist, kunne få en ganske voldsom såkaldt jackpoteffekt, hvis man faldt over i sidstnævnte klasse. Det kunne være et spørgsmål om at bo lidt længere hene ad den samme vej, for at man opfyldte de køre- og ventetidsbetingelser, der i praksis har udviklet sig.

Det har så i sin tur haft som konsekvens, at ligningsmyndighederne rundt omkring i landet har udviklet hele afdelinger for sam-

menlignende køreplansstudier, og det har betydet, at man har manglet mulighed for at iværksætte en fornuftig omprioritering af ligningsarbejdet, sådan at man kunne bruge ressourcerne de steder i skattesystemet, hvor mulighederne for de store unddragelser er til stede, og få fjernet en lang række småsager mellem borgere og skattevæsen.

Det har af disse grunde længe været klart, at det var vigtigt at lave en forenkling, men også, at der var risiko for, at nogle ville slå sig til ridder på modstand mod enhver ændring, hvis der var nogen, der mistede noget.

Allerede på Skatterådsforeningens årsmøde i efteråret 1981 var jeg som skatteminister på dette tidspunkt inde på tanken om at ændre befordringsfradraget, så man fik en kilometersats ud over en vis minimumskørsel, som man selv skulle bære, uanset om man brugte bil eller kollektiv transport eller cykel eller gik på stylder. Jeg husker også, at jeg ved den lejlighed – i øvrigt inspireret af, at hr. Arne Melchior samme dag havde været i Radioavisen og taget afstand fra et eller andet, som den daværende regering havde foreslået – sagde, at det var klart, at man risikerede, at en eller anden lille gruppe ville prøve at slå sig op på at gå imod et sådant forslag.

Ikke desto mindre var den daværende regering i foråret 1982 i gang med forskellige skitser til drøftelse med andre partier og havde tanken, at noget i den retning skulle indgå i den skattereform, der var til forhandling i sommeren 1982.

Der kom som bekendt ikke nogen skattereform på daværende tidspunkt, men siden har både HKs skatteudvalg og Skatteinspektørforeningen offentliggjort skitser i samme retning som det forslag, vi her diskuterer, og vi er i socialdemokratiet meget tilfreds med, at skatteministeren har taget tråden op.

Vi har været inddraget i samtaler forud for dette lovforslags fremsættelse. Vi mener, resultatet, der er kommet ud af det, er en tilfredsstillende løsning på den meget vanskelige afvejning mellem hensynet til forenkling og hensynet til en mindre gruppe af borgere, der har meget store afstande til arbejde og meget store vanskeligheder ved at benytte offentlig transport. Den sidstnævnte gruppe har man sikret beholder nogenlunde de hidtidige fradrag.

[Lykketoft]

Vi lægger stor vægt på ministerens bemærkninger i fremsættelsestalen om en mere effektiv administration i forhold til kørselsregnskaber og en højere sats for privatkørsel i bil til rådighed, når der er tale om dyrere biler.

Vi er specielt tilfredse med, at forslaget efter de tilkendegivelser, som er fremkommet fra partierne, skulle have mindst 171 mandater bag sig. Vi forstår, at det kneb noget med de sidste 8, dem fra CD. Vi synes, det ville have været skammeligt, hvis CD havde haft held til på de øvrige regeringspartners og på de øvrige partiers bekostning at køre sololøb med usaglig agitation i denne sag, og vi er glade for, at det pres, som blev udøvet af et flertal i Folketinget uden om regeringen, gav som resultat, at regeringen med et enkelt døgn's forsinkelse besluttede, at forslaget alligevel skulle komme fra regeringen.

Forløbet af den sidste uge er naturligvis meget sigende for CDs tilbøjelighed til at løbe efter de lette standpunkter. Desværre siger det os også meget om, hvor uendelig svært det vil være for denne regering i de store og svære spørgsmål, der ligger foran os, fradragssanering, opgør med fiduser i skattesystemet, at enes om noget som helst udspil. At det forholder sig sådan, har vi jo også efterfølgende fået demonstreret med skatteministerens redegørelse for sine planer til pressen i fredags om den videre skattereform.

Til sidst bare denne bemærkning: vi havde en forståelse med skatteministeren om, at det forholdsvis beskedne merprovenu, der uundgåeligt bliver resultatet af en forenkling af befodringsreglerne, skulle anvendes til at lempe indkomstskatten. Det mener vi fortsat. Vi forstår, at regeringen for at plastre såret for CD og gøre det lettere for partiet at forklare, hvorfor man sprang op som løve og faldt ned som lam, vil fremsætte et forslag om fritagelse for registreringsafgift af ikke-obligatorisk sikkerhedsudstyr. Det koster nok ikke alverden, eftersom dagens praksis jo er, at sådan noget sikkerhedsudstyr først sættes ind efter, at man har fået indregistreret bilen, men som figenblad kan det jo være meget velegnet.

Collet (KF):

Vi kan støtte det forslag, skatteministeren fremsætter her til ændring af reglerne om befodringsfradrag.

Man må jo nok sige, at de hidtidige regler har virket uhensigtsmæssigt og har givet anledning til ikke ringe fortolkningsproblemer og kontrolproblemer. Både borgerne og skattemyndighederne har udvist betydelig opfindsomhed i forbindelse med fortolkningen af disse regler. Borgerne har været overordentlig udspekulerede med hensyn til at udnytte reglerne til grænsen, og tilsvarende har skattemyndighederne udviklet ganske snedige metoder til at kontrollere borgerne på dette område. Man er tæt ved at sige, at de nuværende regler nærmest har givet anledning til en slags anvendt darwinisme i skattesystemet.

Der har været behov for simple og letforståelige regler på dette område, og vi må nok sige, at det forslag, skatteministeren her fremsætter, er et godt forslag, både set fra borgernes synspunkt og set fra det synspunkt, at vi skal have mindst muligt bureaukrati, også inden for skattevæsenet. Det er en udmærket ting, at disse simplificerede og enkle regler giver anledning til et mindre ressourceforbrug i skattevæsenet, og man kan sige, at det falder smukt i tråd med regeringens moderniseringsbestrebelse inden for den offentlige sektor.

Set fra borgernes synspunkt – i hvert fald ud fra mange borgeres synspunkt – er ændringen i reglerne en overordentlig stor fordel, idet de nu har sikkerhed for, hvorledes reglerne er. Når en borger før et kalenderår skal lave sit budget, så vil han med meget stor nøjagtighed efter de nye regler kunne fastlægge, hvor stort hans befodringsfradrag er. Det er en sikkerhed, som man ikke har på nuværende tidspunkt, fordi man meget let kan risikere at få en efterregning fra skattevæsenet på baggrund af de fortolkningsmuligheder, der er inden for de nuværende regler. Så det er rart for borgerne, at de nu har vished for, hvorledes reglerne er.

Der er meget, der tyder på, at skatteministeren har et flertal hjemme for sit forslag, og det er naturligvis glædeligt. Man kan sige, at de svære tilfælde inden for befodringsfradragets rammer – det er omkring 500.000 personer, de hidtidige regler har omfattet – vil blive ganske, ganske væsentligt nedsat, efter de oplysninger, jeg er i besiddelse af,

[Collet]

måske til 15.000-18.000 efter de nye regler, og det må vi jo hilse med glæde.

På denne baggrund kan jeg tilsige det konservative folkepartis støtte til lovforslaget.

#### **Fogh Rasmussen (V):**

Venstre kan støtte dette lovforslag. Den væsentligste virkning er, at reglerne om beregning af fradrag for befordring mellem hjem og arbejdsplads bliver kraftigt forenklet. De regler, vi har haft hidtil, har medført en masse ulejlighed for skatteyderne, har været vanskeligt forståelige og har medført et utal af klagesager og i det hele taget belastet ligningsapparatet unødigt hårdt. Så der er ingen som helst tvivl om, at det er helt nødvendigt med en grundlæggende ændring med henblik på en forenkling af disse regler.

På den anden side mener vi, at det er nødvendigt i et skattesystem som det danske at have en slags godtgørelse for udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads. Når man har et skattesystem, der tager sigte på at beskatte folk efter en eller anden form for evne, så må der selvfølgelig tages hensyn til, at den økonomiske evne eller den skattemæssige evne ikke er den samme hos en borger, der har langt til og fra arbejde, som hos en, der kun har en kort afstand til og fra arbejde. Den, der har langt, har, alt andet lige i hvert tilfælde, en væsentlig større udgift ved at erhverve sin indkomst end den, der har kort.

Når det er sagt, er det på den anden side væsentligt at sige, at egentlig bør det være samfundet uvedkommende, hvordan man befordrer sig mellem hjem og arbejdsplads. Om man bruger cykel eller hest eller bil, burde være det offentlige uvedkommende, når fradraget skal beregnes. Det er i realiteten det princip, som indføres med dette forslag, hvor en masse indviklede regler, der forsøger på millimeterretfærdig vis at tage hensyn til den enkelte skatteydere særlige forhold, nu afløses af nogle standardiserede retningslinjer, hvor godtgørelsen for udgiften til befordring mellem hjem og arbejdsplads er den samme, uanset om man bruger det ene eller det andet befordringsmiddel.

Der er selvfølgelig nogle skatteydere, der ikke er fuldstændig frit stillede med hensyn til, hvilket befordringsmiddel de vil anvende. Eksempelvis vil der i tyndtbefolkede dele af

landet være skatteydere, som er tvunget til at benytte bil for at komme til og fra arbejde. Vi føler, at der er taget et rimeligt hensyn til denne kategori af skatteydere med forslaget, der bl.a. siger, at de skatteydere, som har haft adgang til at benytte bil og har fået fradrag for det efter de gældende regler, kan fortsætte med at foretage fradrag med den sats, som her i 1984 gælder for befordring med bil mellem hjem og arbejdsplads. Det betyder med andre ord, at de mennesker, som har meget langt, og som er tvunget til at bruge bil, i hvert fald som udgangspunkt vil kunne oppebære et fradrag af samme størrelsesorden som hidtil. I afvejningen mellem kravet om en administrativ forenkling og hensynet til de skatteydere, der har særlige forhold, synes vi at der er fundet en god balance.

Vi håber, at med dette lovforslag kan ligningsapparatets tid nu bruges til noget mere fornuftigt end at sidde og studere køreplaner og måle vejlængden.

#### **Ruth Olsen (SF):**

Skattelovgivningen er for de fleste folk en jungle af uoverskuelighed, og næsten alle sidder efter den årlige omgang hjerne-gymnastik med en afmægtig fornemmelse af, at man nok har snydt sig selv, og at alle sikkert er meget smærtere, end man selv er, og man har den fornemmelse, at man nok betaler for meget i skat, fordi man ikke er klog nok til at regne den ud.

Kørselsfradragsreglerne har i høj grad givet deres bidrag til forplumringen, bl.a. fordi de har givet et falsk billede af millimeterretfærdighed. Også her har der været mange muligheder for at udøve den sport, der går under betegnelsen skattetænkning, vel at mærke for den gruppe, der har ressourcer til det. Man kan f.eks. jonglere med sin arbejdstid, så den på papiret passer med de formelle ventetidsregler, sådan at man kan sikre sig det højest mulige fradrag. For at tage et helt konkret eksempel: en mand, der bor i Nordsjælland, flyttede formelt sin arbejdstid i København 15 minutter og fik fradrag for biltransport i stedet for offentlig transport og dermed et fradrag, der var 23.000 kr. større.

Det er nogle af de mange grunde til, at SF godt kan støtte dette forslag, selv om vi selvfølgelig er betænkelige ved konsekvensen for

[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 forenklingsforslag 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

[Bente Juncker]

at få sikret borgernes frie valg af transportmiddel bedst muligt.

Baggrunden for dette krav er, at vi i CD mener, at det at have en bil ikke er en luksus, der skal være forbeholdt de mennesker, der er økonomisk bedst aflagt. Både hus og bil er forbrugsgoder, som CD vil kæmpe for at mennesker med ganske almindelige indtægter kan investere i og have glæde af, hvis de selv ønsker det. Det er vores holdning, og det ved hr. Lykketoft også udmærket, så alle hans ord om, at CD var usaglig, og at CD løber efter lette standpunkter, er slet ikke det, det drejer sig om.

Det, det drejer sig om – jeg vil gerne sige, at det problem er løst nu – var, at vi gerne ville se forslaget. Vi ville gerne se nogle yderligere beregninger, da vi havde set forslaget, af, hvem der bliver ramt, kort sagt: hvem er det, der skal betale? Er det dem, der er tvunget til at bruge deres bil mellem hjem og arbejde, der skal betale? Det må da være det mindste krav, før man kan give tilslutning til et forslag. Alt andet ville være letkøbt, hr. Lykketoft.

Det altafgørende formål, har ministeren sagt, med ændringen af ligningsloven § 9 C er en forenkling til fordel for såvel ligningsmyndigheder som skatteborgere. Denne forenkling tilsigter ikke nogen provenugevinst for staten, men da de beregninger, der er foretaget, viser, at de foreslåede ændringer alligevel medfører et merprovenu, så er det meningen at koble forslaget om ændrede bestemmelser angående befordringsfradrag sammen med et forslag til en nedsættelse af registreringsafgiften på biler, der er forsynet med ikke-lovpligtigt sikkerhedsudstyr af forskellig art. CD ser derfor dette forslag som en del af en minipakke, som vi samlet vil gå ind for.

(Kort bemærkning).

#### **Bernhard Baunsgaard (RV):**

Jeg har været inddraget i forhandlingerne om sikkerhedsudstyr, og jeg vil gerne rette en fejltagelse, som fru Bente Juncker kom til at gøre sig skyldig i heroppe.

Der er ingen sammenkobling mellem gennemførelsen af disse fradragsregler og gennemførelsen af afgiftsfritagelse for sikkerhedsudstyr. Provenuet fra denne omlægning af befordringsfradraget skal bruges til lettelse

af indkomstbeskatningen. Når regeringen mener, det er rimeligt at gennemføre en yderligere sikring af bilerne og kan finde penge til det andetsteds, så er det i orden. Jeg har forsøgt at overtale den nuværende økonomiminister til den slags adskillige gange, men uden held. Der er altså ingen sammenkobling.

(Kort bemærkning).

#### **Lykketoft (S):**

Det var, som om fru Bente Juncker prøvede at slippe levende igennem med en påstand om, at hun skulle repræsentere det eneste parti, der var optaget af, at folk kunne få lov til at beholde deres hus og deres bil. Det ville dog være uklogt af resten af folketinget, hvis man ikke var optaget af det, og det er man selvfølgelig også.

Det drejer sig selvfølgelig ikke om folks frie valg af transportmiddel. Det drejer sig om, at et sæt fuldstændig vilkårligt virkende regler om, hvornår man kan få anerkendt fradrag for bilkørsel, og hvornår man kan få det for offentlig transport, skal erstattes af nogle regler, som folk kan overskue og tage bestik af på forhånd. Det er efter min opfattelse ganske sandsynligt, at et større antal bilister får gavn af dette forslag end ulempe af det, fordi de i dag får fradrag efter taksten for offentlig befordring, selv om de faktisk kører bil.

Jeg synes i øvrigt, at den mest elendige forklaring blandt de mange, vi har fået, på, hvad CD mener om denne sag, er, at det eneste problem var, at man gerne ville se forslaget. Var det, fordi hr. Erhard Jakobsen ikke havde set forslaget, at han truede med at sprænge regeringssamarbejdet så sent som om mandagen, efter at forslaget var offentliggjort af skatteministeren om fredagen? Kunne vi ikke få nogle forklaringer, vi kunne tro på, fru Bente Juncker?

(Kort bemærkning).

#### **Bente Juncker (CD):**

Jeg vil gerne sige til hr. Bernhard Baunsgaard, at det er mig underordnet, hvilken konto pengene kommer på. Jeg siger bare, at CD ser disse to forslag som en helhed, og det mener jeg vi må have lov til. Jeg ved udmærket godt, at hr. Bernhard Baunsgaard i årevis

[Bente Juncker]

har kæmpet for nedsættelse af afgiften på sikkerhedsudstyr, men det har CD også.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Ja, hvilke ideer, sammenkoblinger osv. fru Bente Juncker foretager, er helt op til hende selv. Det afgørende for mig er, at det prøvnu, der vindes gennem denne befodringsfradragssomlægning, bruges til nedsættelse af indkomstkatten. Jeg vil gerne have den brugt til børnefamilierne, men lige netop det har vi ikke truffet aftale om, så det må vi jo drøfte.

**Arentoft (FP):**

Nu siger folketingets forretningsorden jo, at første behandling drejer sig om de principielle hovedlinjer og om stillingtagen, så vi skal ikke gå i detaljer.

Vi finder, at intentionerne, at prøve at få en forenkling, er vældig fine. Den eneste lille bekymring, vi har, er, at man har sat to grænser ind. Der er først de 10 km, som altså i virkeligheden er 20 km, fordi det er frem og tilbage, og så de 27 km, som altså reelt bliver 54 km.

For det første kan der blive nogle definitionsproblemer for folk, der bor i grænseområder, f.eks. for den, der bor 9,990 km fra bymidten. Ministeren bliver bemyndiget til at finde ud af, hvorledes den normale transportvej for bilkørsel skal fastlægges. Det kan godt give nogle problemer. Jeg ved da selv, at den vejlængde, jeg normalt kører ind til Christiansborg fra, hvor jeg bor på Østerbro, kan være meget forskellig, afhængigt af, om der er vejarbejde, af tidspunktet, trafikken osv. Men man kan selvfølgelig fastlægge en normal transportvej.

Det er også et spørgsmål, om man skal bestemme afstanden sådan, at man sætter en passer med det ene ben i bymidten og slår en cirkel på 10 km og siger: alle de, der bor indenfor, får ingenting, og de, der bor udenfor, får, og så er der oven i købet en ny cirkel på 27 km, eller hvorledes man vil gøre det i praksis. Det er noget af det, vi kan snakke om i udvalget. Det er umuligt at opnå millimeterretfærdighed. Det er helt klart, at dette vil spare skattevæsenets folk for en masse arbejde med at sidde og checke køreplaner osv. osv. Så kan de måske kigge på andre

ting, og man kan måske også undgå, at der skal ansættes flere i skattevæsenet.

Det, der bekymrer os en lille smule, er det med de 27 km, hvor der sker en gradue-ring nedad til 25 pct. af fradraget for de afstande, der ligger mellem 10 og 27 km. F.eks. er der i Århus mange mennesker, der har deres arbejde i Horsens, Silkeborg eller Randers, eller hvor det nu kan være, der ligger uden for de 54 km, og omvendt har mennesker fra disse byer deres arbejde i Århus. Derfor mener vi, at der ville være en mulighed for at forenkle det endnu mere, hvis man stryger denne 27 km grænse og simpelt hen siger, at der er ens takst for alle, der bor uden for de 10 km, men det må vi se på i udvalget.

**Lenger (VS):**

Jeg skal for en ordens skyld starte med at sige, at befodringsfradraget er et af de fradrag, som er med til at legitimere en lang række andre og meget større og meget mere omfordelende fradrag end befodringsfradraget i sig selv. Det hænger sammen med, at befodringsfradraget er noget, som alle har mere eller mindre del i. Det er rigtig mange mennesker, det berører, selv om det oftest er ganske små beløb.

Men nu drejer forslaget sig ikke om, hvorvidt man skal have befodringsfradrag eller ej, men om, hvordan befodringsfradraget skal være, og på den baggrund kan VS gå ind for lovforslaget.

Jeg syntes, hr. Fogh Rasmussen holdt et glimrende foredrag om fordelene og ulemperne ved dette lovforslag, og også andre har været inde på det, og derfor vil jeg ikke gentage alting, men dog komme med et par bemærkninger alligevel.

Fordelene ved forslaget er for det første, at man får ens takster, hvilket ikke motiverer specielt til privat transport, men tværtimod kan styrke den kollektive transport og også andre transportformer, som vi har megen sympati for. Det synes vi er vigtigt, selv om jeg da godt vil sige, at vi ikke mener, at skattesystemet som sådant skal bruges til at føre trafikpolitik. Skattesystemet skal først og fremmest bruges til at indkræve skatter, men en positiv bivirkning er det dog, at denne tendens ligger i forslaget.

[Lønger]

Den anden og helt afgørende fordel for vores vedkommende er, at disse nye regler vil føre til en klar forenkling af systemet. Der bliver færre irriterende sager, der dybest set kun drejer sig om småpenge. Der bliver færre sager, der går ud på, at man med ret utraditionelle midler skal kontrollere, hvorvidt folk faktisk har de udgifter, som de fradrager, eller de ikke har. Især prioriterer vi ligningsmyndighedernes tid på en langt, langt bedre måde med den fordel, at de kan se noget mere på andre og betydelig større beløb, som er opført på selvangivelserne, og hvor der er langt større mulighed for snyd end på dette område, der for hver enkelt drejer sig om relativt små beløb i forhold til, hvad der i øvrigt er inde i systemet.

Derfor kan vi give tilslutning til lovforslaget. Men jeg vil godt for en ordens skyld sige, at vi altså ikke dermed har givet tilslutning til det, der måtte ligge i regeringens interne våbenhvile, bodspengene til centrumdemokraterne, eller hvad pokker det drejer om. Jeg vil også for en ordens skyld sige, at man ikke kan udlede som en naturlig ting af denne forenkling af befordringsfradraget, at privatbilismen skal styrkes på anden vis.

Altså tilslutning, som det ser ud nu. Hvad man i øvrigt måtte have aftalt, må vi se på til den tid. Det har vi i hvert fald ikke automatisk givet tilslutning til.

#### **Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):**

Jeg er sikker på, at det ikke blot er regeringen og regeringspartierne, men alle de partier, der har ytret sig her under debatten i dag, der føler, at det er en stor dag, at vi kan få praktisk taget enstemmighed, om ikke fuldkommen enstemmighed, om den største enkelte reform for så vidt angår forenklingen af skattesystemet, der er lavet i de seneste år.

Det er rigtigt, at det forslag, der kommer frem, er et resultat af samtaler, jeg har ført med adskillige partier om spørgsmålet. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke for disse samtaler, idet jeg synes, der er kommet mange overordentlig konstruktive tanker frem, således at forslaget i dag kan få tilslutning.

Man har fra ordførernes side gennemgået forslagens indhold og alle de fordele, der er ved det. Det er jo blevet fremhævet, at det fjerner det uværdige forhold mellem borgere

og skatteadministration, det fjerner uligheden mellem folk, der har stort set ensartede forhold, det fjerner jackpoteffekten, det er neutralt for så vidt angår spørgsmålet om valg af befordringsmiddel, det fjerner småkriminaliteten ved samkørsel, og det fjerner også den forskelsbehandling, der har været mellem visse bilkørere og dem, der har foretaget det, vi kalder for parallelkørsel. Alle disse fordele opnås, og det er noget, man kun kan være glad for.

Til de enkelte ordføreres indlæg vil jeg sige, at det undrede mig lidt, at hr. Lykketoft var en smule sarkastisk med hensyn til spørgsmålet om fremsættelsen af et lovforslag om nedsættelse af registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr. Regeringen agter at fremsætte et sådant lovforslag, hvor vi nedsætter registreringsafgiften for nyt sikkerhedsudstyr, der er monteret i de færdige biler. Vi gør det simpelt hen af hensyn til større færdselssikkerhed, et spørgsmål, som regeringen lægger afgørende vægt på. Det er kommet frem under adskillige debatter her i folketinget, den interesse, man nærer fra mange sider i folketinget og ikke mindst fra regeringspartierne for større færdselssikkerhed. Man kunne jo spørge, hvorfor hr. Lykketoft ikke, dengang han var skatteminister, fremsatte et sådant forslag. Men nu vil det altså komme, og man kan jo gøre en god gerning tids nok.

Jeg vil da gerne sige, at når fru Bente Juncker sammenkæder det med dette forslag, så er det ikke helt forkert. Netop når vi nu har taget hul på pakken med spørgsmålet om befordring o.lign., som jo angår trafikken og trafikssikkerheden, er det da helt naturligt, at vi benytter lejligheden til at udarbejde et forslag, som jeg håber kan blive fremsat snarest.

Hr. Fogh Rasmussen fremhævede meget grundigt baggrunden for, hvorfor vi har et befordringsfradrag. Det er jo rigtigt. Man kunne dertil føje, at vi har det også af en anden grund, nemlig at vi ønsker, at vores samfund skal bevare den mobilitet, der ligger i, at folk kan vælge deres arbejdsplads uden hensyn til bolig og deres bolig uden hensyn til arbejdsplads. Det er et gode i dette samfund, som vi gerne vil betale noget for, og det gør samfundet jo gennem dette befordringsfradrag. Det forklarer samtidig, hvorfor det er meningsløst at give befordringsfra-

**[Ministeren for skatter og afgifter]**

drag til nogen, der bor i en afstand af mindre end 10 km.

Når hr. Bernhard Baunsgaard siger, at der var et parti, der ikke blev orienteret, så har jeg forstået nu, at det er rigtigt, men jeg må indrømme, at da jeg begyndte disse forhandlinger og planlagde orienteringsrunden med alle partier, så eksisterede dette parti ikke som parti, og jeg er selvfølgelig ked af, at jeg ikke har været synsk.

Endnu en gang vil jeg takke for den meget uvillige behandling, som dette forslag har fået.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Når jeg kom med den bemærkning, er det naturligvis, fordi den var korrekt. Der er to partier, der ikke blev orienteret: venstresocialisterne og de frie demokrater, der var anmeldt som parti. Men det er også, fordi det lader til, at det er ved at blive kutyme hos skatteministeren ikke at orientere folketinget senest samtidig med, at pressen bliver det. Det er en uskik, som denne regering faktisk adskillige gange har lovet at se at komme væk fra, og jeg håber virkelig, at det lykkes at komme væk fra den, ellers vil det volde store vanskeligheder i samarbejdet herinde.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 139:**

*Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje. (Registrering).*

Af Lenger (VS) m.fl.

(Fremsat 22/3 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Justitsministeren (Ninn-Hansen):**

Forslaget kan jeg ikke acceptere. Dets gennemførelse ville betyde en helt afgørende forringelse af politiets muligheder for at løse sine opgaver inden for kriminalitetsbekæmpelsen.

Forslaget bygger tilsyneladende på nogle ret urealistiske forestillinger om politiets måde at arbejde på. Især den foreslåede § 812, stk. 1, må vistnok bygge på en idé om, at politiet først træder i aktivitet, når det bliver præsenteret for en konkret begået strafbar handling. Først da skal politiet ud at lede efter en gerningsmand, som kan mistænkes og eventuelt drages til ansvar, men indtil dette tidspunkt venter politiet passivt på, at sagerne bliver serveret. Sådan forstår jeg at tankegangen har været, men denne enkle model er på mange områder både urealistisk og forældet.

Især i de senere år er der opstået kriminalitetsformer, hvor politiet ikke modtager anmeldelser, og hvor forbrydelsen ikke efterlader synlige spor eller overhovedet bliver kendt hos politiet. Narkokriminalitet er det mest tydelige eksempel. Her må politiet gå aktivt ind i undersøgelser for i det hele taget at kunne opspore den kriminalitet, der begås, ellers vil politiet aldrig få noget at vide om den, men dette kan politiet kun gøre ved bl.a. at indsamle mange forskellige oplysninger om de pågældende miljøer og personer.

Hvis man forbyder politiet at opbevare oplysninger, der ikke kan begrunde en øjeblikkelig konkret mistanke, vil konsekvensen blive, at politiets muligheder for at opklare den alvorlige narkokriminalitet bliver svækket i betydelig grad. Samme problemer kan opstå på andre områder, hvor politiet er nødt til at udføre en aktiv efterforskningsindsats over for skjult kriminalitet ved at indsamle og sammenstille oplysninger, hvis betydning først kan vurderes langt senere, når de sammen med andre oplysninger kan samles til en helhed. Som eksempel kan jeg nævne forskellige arter af alvorlig økonomisk kriminalitet.

Den resterende del af venstresocialisternes forslag er udtryk for, at man vil forbyde politiet at opbevare oplysninger om straffesa-