

[Maisted]

frit kan skønne fra sag til sag, og som håndhævere af deres egne spilleregler. Resultatet er, at nogle borgere er mere heldigt stillet end andre, når de kan indgå aftaler med skattevæsenet.

Besvarelse (26/1 83):

Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):

Statsskattedirektoratet har til spørgsmålet oplyst følgende:

»Efter skattestyrelseslovens § 14, stk. 1, påhviler det statsskattedirektoratet at varetage tilsynet med, at ansættelsen af indkomst og formue sker på behørig og ensartet måde over hele landet.

Direktoratet skal i forbindelse hermed bl.a. forsyne ligningsmyndighederne med anvisninger om gennemførelsen af ligningen. Disse anvisninger skal godkendes af ligningsrådet.

I medfør af denne bestemmelse har ligningsrådet fastsat retningslinier for beskatning af frirejser og rabatrejser med fly til ansatte i flyselskaber m.v. Disse retningslinier fremgår af SD-cirkulære 1980-31 samt af ligningsvejledningen (i 1980-udgaven: afsnit D. 1.9.3. s. 146 f.).

De for SAS fastsatte beløbssatser finder anvendelse for ansatte m.v. i andre flyselskaber og lignende, hvis disse kan opnå fri- og rabatrejser efter samme regler, som gælder for ansatte i SAS. Statsskattedirektoratet har på denne baggrund på forespørgsel bl.a. meddelt, at de nævnte retningslinier også finder anvendelse for ansatte i luftfartsdirektoratet.

Der er således tale om generelle retningslinier for beskatning af fri- og rabatrejser og ikke om sær aftaler med bestemte samfundsgrupper.«

Jeg er enig med statsskattedirektoratet og ligningsrådet i, at der af praktiske grunde kan fastsættes generelle retningslinier for beskatning af fri- og rabatrejser, således som det er sket i dette tilfælde.

Spm. nr. S 513

Til *ministeren for offentlige arbejder* (18/1 83) af:

Dohrmann (FP):

»Vil ministeren medvirke til nødvendige lovændringer vedrørende tilladelser til rutekørsel med busser, således at f. eks. Sønderjyllands Trafik, der har venstremanden amtsborgmester Kresten Philipsen som formand, ikke kan tvinge Danfoss-arbejdere til at benytte dårligere og dyrere kollektive trafikforbindelser til og fra arbejde ved at nægte de nødvendige tilladelser til private busser?«

Begrundelse

Den kollektive bustrafik er under al kritik. Trods relativt høje takster giver denne form for befordring et dundrende underskud, som skatteyderne betaler.

Alene af den grund burde alle være glade og tilfredse, når enten medarbejderne på Danfoss gennem en kørselsforening eller private vognmænd aflaster kollektive underskudsforetagender ved selv at drage omsorg for, at trafikbehovet bliver dækket. Ikke desto mindre oplever man nu, at et flertal af bestyrelsen i Sønderjyllands Trafik vil stoppe det prisværdige initiativ, Danfoss-arbejderne har taget for mange år siden, ved nu at nægte private vognmænd tilladelse til at transportere dem til og fra arbejdet. Begrundelsen for dette »øst for jerntæppet-modelagtige« skridt skal ifølge amtsborgmesterens udtalelse til Jydske Tidende være, at den kollektive trafik påføres konkurrence, og at dette skridt derfor ikke kan accepteres. Min vurdering er, at stoppes de private busser, vil Danfoss-arbejderne ikke alene få dårligere service, men deres transportomkostninger bliver også højere, hvilket vel ikke kan være meningen, når lønnen også skal holdes i ro. Og endelig vil busserne under Sønderjyllands Trafik såmænd nok sædvanen tro aflægge et regnskab med endnu større underskud end tidligere.

Besvarelse (28/1 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Efter den gældende lovgivning er det op til de lokale myndigheder at tilrettelægge trafikbetjeningen inden for deres område. Denne opgavefordeling, som jeg finder rigtig, vil jeg ikke gribe ind i ved at tage initiativ til de lovændringer, som foreslås i spørgsmålet.

I øvrigt kan jeg oplyse, at specielt problemet omkring arbejdstagerkørslen, som er