

Til lovforslag nr. L 41. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 20. november 2002

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af ligningsloven

(Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen)

[af skatteministeren (Svend Erik Hovmand)]

#### 1. Ændringsforslag

Dansk Folkepartis medlem af udvalget har stillet 4 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 31. oktober 2002 og var til 1. behandling den 8. november 2002. Lovforslaget blev efter 1. behandling henviset til behandling i Skatteudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

#### Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og skatteministeren sendte den 24. september 2002 dette udkast til udvalget, jf. (2001-02, 2. samling) alm. del – bilag 509. Den 31. oktober 2002 sendte skatteministeren de indkomne høringssvar til udvalget. Skatteministerens høringsnotat er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 2 spørgsmål til skatteministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (V, S, KF og KRF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*. Flertallet vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (SF, RV og EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme imod de stillede ændringsforslag.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget konstaterer, at lovforslaget er med til at gøre skattesystemet endnu mere uigennemskueligt, da lovforslaget er en skjult økonomisk støtte til Storebæltsforbindelsen. Samtidig understøtter lovforslaget en helt forkert trafikal udvikling. SF vil hellere benytte pengene til en målrettet udbygning af den kollektive trafik eller til at understøtte en miljøvenlig trafik i udkantsområderne.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget er imod lovforslaget, da Det Radikale Venstre er modstander af de mange fradrag i skattesystemet, som regeringen har gennemført siden sin tiltrædelse. Fradrag forvrider skattesystemet og udhuler skattegrundlaget, hvorved behovet for stigende marginalsatter principielt og alt andet lige øges. Omkostningerne ved at køre over Storebælt bør og kan være et anliggende mellem arbejdsgiveren og medarbejderne, nøjagtig som transportudgifter, materialeudgifter og andre udgifter i forbindelse med betjening af en virksomheds kunder betales af kunden over prisen for den leverede ydelse.

Enhedslistens medlem af udvalget mener, at der er brug for at rense skattesystemet for den lange række af fradrag, der er med til at gøre det mere uigennemskueligt for folk. Enhedslisten har i den forbindelse flere gange peget på, at

transportfradraget bør afskaffes. Enhedslisten ønsker ikke gennem skattesystemet at opmuntre til øget miljøsvinende transport, herunder selvfølgelig slet ikke til øget biltrafik.

Derfor kan Enhedslisten ikke medvirke til dette lovforslag. Isoleret set er det måske et forholdsvist lille beløb, staten taber på lovforslaget, men hvis man gerne vil bruge 10 mio. kr. på pendlere, så ville Enhedslisten hellere bruge de 10 mio. kr. på at nedbringe priserne på togtrafikken over Storebælt i stedet for at nedbringe priserne på biltrafikken.

Et *andet mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Tjóðveldisflokkurinn, Siumut og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Ændringsforslag

Af et *mindretal* (DF):

Til § 1

1) I det under *nr. 1* foreslåede § 9 C, *stk. 9*, ændres »90 kr.« til: »118 kr.«  
[Forhøjelse af fradraget for passage i bil]

2) Efter *nr. 1* indsættes som nyt nummer:

»01. I § 9 C indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10*. Ved takstændringer for passage af Storebæltsforbindelsen reguleres de i *stk. 9, 2. pkt.*, nævnte fradragsbeløb for passage over Storebæltsforbindelsen med den procentvise stigning eller det procentvise fald i taksterne.«  
[Regulering af fradragsbeløbet]

Til § 2

3) I *stk. 2* indsættes som *2. pkt.*:

»For befordring i bil, som foretages fra den 1. januar 2003 til den 31. december 2003, udgør fradraget efter ligningslovens § 9 C, *stk. 9, 2. pkt.* dog kun 90 kr. pr. passage.«

[Overgangsbestemmelse for ændringsforslag nr. 1 om forhøjelse af fradrag for passage i bil]

4) Efter *stk. 2* indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3. § 1, nr. 01*, har virkning fra og med den 1. januar 2004.«

[Virkningstidspunkt for ændringsforslag nr. 2 om regulering af fradragsbeløbet]

#### Bemærkninger

Til nr. 1 og 3

Ændringsforslag nr. 1 indebærer, at fradraget for passage over Storebæltsforbindelsen ved benyttelse af bil forhøjes fra 90 kr. til 118 kr. pr. passage. Det af skatteministeren foreslåede fradrag på 90 kr. pr. passage i bil baserer sig på 50 månedlige passager ved anvendelse af den billigste billettype (4.500 kr. for pendlerabonnementet Brobizz Måned). Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at det ikke er rimeligt at tage udgangspunkt i 50 passager pr. måned ved beregning af fradragets størrelse. Gennemsnitligt har en lønmodtager 19 arbejdsdage månedligt, svarende til 38 passager månedligt. Med udgangspunkt i 38 passager månedligt og prisen for Brobizz Måned på 4.500 kr. kan fradraget pr. passage ved anvendelse af bil fastsættes til 118 kr. Ændringsforslaget til ikrafttrædelsesbestemmelsen, jf. ændringsforslag nr. 3, indebærer, at den foreslåede forhøjelse af fradragets størrelse fra 90 kr. til 118 kr. først får virkning fra den 1. januar 2004. I perioden fra den 1. januar 2003 til den 31. december 2003 udgør fradraget 90 kr. pr. passage ved benyttelse af bil.

Til nr. 2 og 4

Ændringsforslag nr. 2 indebærer, at størrelsen af de fastsatte fradrag ved passage af Storebæltsforbindelsen skal reguleres ved takstændringer for passage over Storebæltsforbindelsen. Fradragsbeløbet skal i givet fald reguleres med den procentvise stigning eller det procentvise fald i taksterne. Den foreslåede regulering af fradragets størrelse gør sig gældende både for fradrag ved benyttelse af bil og fradrag ved benyttelse af kollektiv trafik.

Ændringsforslaget til ikrafttrædelsesbestemmelsen, jf. ændringsforslag nr. 4, indebærer, at fradragets størrelse alene kan reguleres i forhold til takstændringer, der indtræder fra og med den 1. januar 2004.

Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at en regulering af fradragets størrelse ved ændringer i taksterne er rimelig. En regulering sikrer, at fra-

dragets værdi ikke udhules ved fremtidige stigninger i taksterne for passage af Storebæltsforbindelsen.

*Lars Christian Lilleholt (V) Peter Christensen (V) Freddy Dam (V) Kristian Jensen (V) nfmd.*

*Mikkel Dencker (DF) Colette L. Brix (DF) Charlotte Dyremose (KF) Else Theill Sørensen (KF)*

*Mogens Nørgård Pedersen (KRF) Erik Mortensen (S) Henrik Sass Larsen (S) Jacob Buksti (S)*

*Jens Peter Vernersen (S) fmd. Sophie Hæstorp Andersen (S) Morten Homann (SF)*

*Marianne Jøved (RV) Pernille Rosenkrantz-Theil (EL)*

Tjóðveldisflokkurin, Siumut og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	55*	Enhedslisten (EL)	4
Socialdemokratiet (S)	52	Kristeligt Folkeparti (KRF)	4
Dansk Folkeparti (DF)	22	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	16	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

\* Heraf 1 medlem valgt på Færøerne

**Oversigt over bilag vedrørende L 41**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
1	Høringssvar, fra skatteministeren
2	Skatteministerens redegørelse af 4/10-02 om de administrative erfaringer med det midlertidige Storebæltsfradrag
3	Meddelelse om tidspunkt for betækningsafgivelse og lukning for spørgsmål m.v.
4	1. udkast til betænkning
5	Spm. 1 om, hvorfor fradraget skal være på 90 kr., og hvilke forudsætninger der ligger til grund for en eventuel beregning, til skatteministeren Spm. 2 om, hvorfor fradragets størrelse ikke reguleres i forhold til takstændringer for passage, til skatteministeren
6	Svar på spm. 1 om, hvorfor fradraget skal være på 90 kr., og hvilke forudsætninger der ligger til grund for en eventuel beregning, fra skatteministeren Svar på spm. 2 om, hvorfor fradragets størrelse ikke reguleres i forhold til takstændringer for passage, fra skatteministeren
7	2. udkast til betænkning