

Lovforslag nr. L 41. Fremsat den 31. oktober 2002 af skatteministeren (Svend Erik Hovmand)

## Forslag

til

# Lov om ændring af ligningsloven

(Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen)

### § 1

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 791 af 17. september 2002, foretages følgende ændring:

1. I § 9 C indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Den skattepligtige kan ved opgørelsen af fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads mod dokumentation foretage fradrag for udgifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen. Fradraget for benyttelse af Storebæltsforbindelsen kan foretages med 90 kr. pr. passage ved benyttelse af bil og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Ved samkørsel i bil kan fradrag

efter 1. pkt. alene foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt for benyttelsen af forbindelsen. Modtager den pågældende udgiftsgodtgørelse for passageudgiften fra medkørende, er den pågældende ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for godtgørelsen.«

### § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* Loven har virkning for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, som foretages den 1. januar 2003 eller senere.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets formål og baggrund

Lovforslaget har til formål at lovfæste det hidtil gældende midlertidige Storebæltsfradrag. Fradraget mindsker de forholdsmæssigt store merudgifter, som skatteydere, der skal passere broen i forbindelse med transport mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, har i forhold til andre skatteydere, der tilbagelægger samme antal kilometer i forbindelse med transport mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, men som ikke har denne merudgift. Det fradrag, som en beregning alene på basis af det almindelige kilometerfradrag fører til, må anses for uforholdsmæssigt lavt i forhold til den omkostning, som bropassageudgiften udgør i forhold til broforbindelsens længde.

Baggrunden for lovforslagets fremsættelse er, at det særlige befordringsfradrag for skatteydere, der pendler via Storebæltsforbindelsen, ophører med udgangen af indkomståret 2002. Den historiske baggrund for det midlertidige fradrag er, at der i tilknytning til åbningen af Storebæltsforbindelsens bilbroforbindelse blev indgået en aftale i 1998 mellem Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti om indførelse af et fradrag for udgifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads. I henhold til aftalen gælder fradraget for indkomstårene 1998-2002. Fradraget er fastsat til 90 kr. for passage i bil og 15 kr., hvis der anvendes kollektiv trafik. Denne aftale blev udmøntet i praksis med udstedelse af bekendtgørelse nr. 865 af 7. december 1998 om fradrag for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen for indkomstårene 1998-2002.

Fradraget blev i sin tid indført bl.a. under henvisning til ønsket om at fremme mobiliteten og integrationen mellem regionerne på tværs af broforbindelsen, ligesom der blev henset til, at udgiften til passage af den faste broforbindelse i princippet trådte i stedet for en udgift til færgeforbindelse, som var fradragsberettiget.

Disse hensyn gør sig fortsat gældende, hvorfor regeringen og Socialdemokraterne er enige om at videreføre »Storebæltsfradraget«.

Der er ligeledes enighed om at indføre et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen på det tidspunkt, hvor der er indgået en generel aftale med Sverige om, efter hvilke regler pendlerne i Øresundsregionen fremover skal beskattes, der indebærer, at også Sverige yder et sådant fradrag til pendlere, der krydser Øresundsforbindelsen på vej til og fra arbejde. Fradraget vil blive beregnet med udgangspunkt i prisen for passage af Øresundsforbindelsen. Der vil til den tid blive fremsat særskilt lovforslag herom.

#### 2. Gældende regler

I medfør af ligningsloven § 9 C, stk. 5, jf. lovbekendtgørelse nr. 819 af 3. november 1997 med senere ændringer, er der udstedt bekendtgørelse nr. 865 af 7. december 1998 om fradrag for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen for indkomstårene 1998-2002. I henhold til denne bekendtgørelses § 1 kan der ved opgørelsen af befordringsfradraget, jf. ligningslovens § 9 C og § 4 i bekendtgørelse nr. 873 af 17. oktober 1994 om visse ligningslovsregler m.v., i indkomstårene 1998 til og med 2002 yderligere mod dokumentation foretages fradrag for udgifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen i forbindelse med befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads. Fradraget kan foretages med 90 kr. pr. passage for benyttelse af bilbroforbindelsen og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. I de tilfælde, hvor der er flere, der kører i samme bil, følger det af den nævnte bekendtgørelses § 1, stk. 2, at det særlige brofradrag alene kan foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt til benyttelsen af bilbroen. Modtager den pågældende udgiftsgodtgørelse fra medkørende, er den pågældende ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for godtgørelsen.

Derudover kan der efter de almindelige regler om fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, jf. ligningslovens § 9 C,

foretages det almindelige kilometerfradrag for den strækning, som vejforbindelsen udgør. Fradraget foretages med en kilometertakst som årligt fastsættes af Ligningsrådet.

Befordringsfradraget, herunder det særlige fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen, er et ligningsmæssigt fradrag. Skatteværdien heraf udgør gennemsnitligt 33,3 procent.

### 3. Lovforslagets indhold

Efter forslaget lovfæstes det midlertidige fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen i forbindelse med befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads.

For så vidt angår størrelsen af fradraget foreslås det i overensstemmelse med den hidtil gældende midlertidige ordning fastsat til 90 kr. for passage i bil og 15 kr., hvis der anvendes kollektiv trafik. Det foreslås, at fradraget fastsættes direkte i loven uden automatisk regulering, da dette giver den største gennemskuelighed for borgerne.

### 4. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Med det nuværende skønnede omfang af Storebæltspendlere vil en videreførelse af ordningen efter 2002 medføre, at der gives afkald på et provenu på ca. 10 mill. kr. årligt, som bortfaldet af det midlertidige fradrag ville have medført. Hele provenutabet vedrører de kommunale skatter. For finansåret 2003 skønnes provenutabet ligeledes til ca. 10 mill. kr.

Skønnet bygger på stikprøveoplysninger fra lovmodellen om lokaliseringen af personers hjem og arbejdsplads. Herfra skønnes det, at i størrelsesordenen 5.000 personer passerer Storebælt til og fra arbejde, og af disse skønnes ca. 10 pct. at være bilpendlere.

### 5. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

### 6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Videreførelsen af reglerne om det særlige fradrag ved passage af Storebælt har betydning for mobilite-

ten af arbejdskraft og vil dermed være til gunst for erhvervslivet.

### 7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 8. Administrative konsekvenser for borgerne

De skatteydere, der er berettiget til og vil foretage fradraget ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst, skal, ligesom efter de gældende regler, selvangive fradraget og gemme dokumentationen for deres berettigelse hertil.

### 9. Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet og derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

### 10. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser af betydning.

### 11. Forholdet til EU-retten

Lovfæstelsen af det hidtil gældende midlertidige Storebæltsfradrag anses ikke for at indeholde selvstændige EU-retlige aspekter.

Der har tidligere været rejst kritik af, at der ikke gælder et fradrag af lignende karakter for passage af Øresundsforbindelsen. Der er mellem regeringen og Socialdemokraterne enighed om at indføre et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen på det tidspunkt, hvor der er indgået en generel aftale med Sverige om, efter hvilke regler pendlere i Øresundsregionen fremover skal beskattes, der indebærer, at også Sverige yder et sådant fradrag til pendlere, der krydser Øresundsforbindelsen på vej til og fra arbejde. Fradraget vil blive beregnet med udgangspunkt i prisen for passage af Øresundsforbindelsen.

## Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen.	Forslaget skønnes at medføre et provenutab på ca. 10 mill. kr. årligt, som alene vedrører de kommunale skatter. For finansåret 2003 skønnes provenutabet til ca. 10 mill. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Videreførelsen af reglerne om det særlige fradrag ved passage af Storebælt har betydning for mobiliteten af arbejdskraft og vil dermed være til gunst for erhvervslivet.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	De skatteydere, der er berettiget til og vil foretage fradraget ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst, skal, ligesom efter de gældende regler, selvangive fradraget og gemme dokumentationen for deres berettigelse hertil.
Forholdet til EU-retten	Lovfæstelsen af det hidtil gældende midlertidige Storebæltsfradrag anses ikke for at indeholde selvstændige EU-retlige aspekter. Der har tidligere været rejst kritik af, at der ikke gælder et fradrag af lignende karakter for passage af Øresundsforbindelsen. Der er mellem regeringen og Socialdemokraterne enighed om at indføre et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen på det tidspunkt, hvor der er indgået en generel aftale med Sverige om, efter hvilke regler pendlere i Øresundsregionen fremover skal beskattes, der indebærer, at også Sverige yder et sådant fradrag til pendlere, der krydser Øresundsforbindelsen på vej til og fra arbejde. Fradraget vil blive beregnet med udgangspunkt i prisen for passage af Øresundsforbindelsen.	

## 12. Høring

Lovforslaget har været til høring hos følgende organisationer:

Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Industri, Den Danske Skatteborgerforening, Den Kristelige Fagbevægelse, Foreningen Registrerede Revisorer, For-

eningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Revisorer, Frederiksberg Kommune, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Ledernes Hovedorganisation, Skattechefforeningen, Skatterevisorforeningen, A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet.

**Organisationernes høringssvar og Skatteministeriets kommentarer hertil.**

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Advokatrådet	Lovforslaget har ikke givet anledning til bemærkninger.	
Amtsrådsforeningen i Danmark	Har ikke afgivet bemærkninger.	
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) kan støtte forslaget om videreførelse af reglerne om det særlige fradrag ved passage af Storebælt, idet AE er enig i, at det vil fremme mobiliteten af arbejdskraft og dermed være til gunst for erhvervslivet og samfundet. Med samme begrundelse kan AE tilslutte sig, at der indføres et fradrag af lignende karakter for passage af Øresundsforbindelsen.	
Dansk Industri	<p>Dansk Industri (DI) hilser en lovfæstelse af Storebæltsfradraget velkomment. Det er af stor betydning for erhvervslivet, at bestemmelsen videreføres som et led både i at fremme mobiliteten på arbejdsmarkedet og i at fremme integrationen mellem regionerne på tværs af broforbindelsen.</p> <p>I lyset af disse hensyn ser DI desuden gerne, at der tilsvarende indføres et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen. Indførelsen af et sådant fradrag bør ikke afvente en generel aftale med Sverige om, hvorledes pendlere i regionen fremover skal beskattes.</p>	Der henvises til kommentaren til det i henvendelsen fra Den Kristelige Fagbevægelse anførte.
Den Danske Skatteborgerforening	Har ikke afgivet bemærkninger.	

## F. t. l. vedr. ligningsloven

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Den Kristelige Fagbevægelse	<p>Det er for Den Kristelige Fagbevægelse udtryk for et noget ambivalent forhold til fradraget, når man kræver dokumentation, men ikke vil give fradrag for den dokumenterede faktiske udgift alligevel. Man vil end ikke give kompensati on for den prisstigning, der hen over tid bliver gennemført – i dag koster det (som bilist) ca. kr. 230 i direkte udgift, men skatteyder sparer kun ca. kr. 30 (= skatteværdien af et fradrag på kr. 90) pr. passage.</p> <p>Selv om det måske ikke direkte er en del af denne skatteproblematik synes det grotesk, at der stadigvæk nu – flere år efter ibrugtagning af Øresundsbroen – er en sådan forskelsbehandling mht. pendling i de to bro-regioner. Ved at indbygge en ligestilling af de to områder i den danske skattelovgivning (dvs. også give fradrag ved passage af Øresundsbroen) kunne Danmark måske være med til at lægge pres på Sverige til at gøre noget tilsvarende. Dette kunne være med til at fremskynde den reelle forbedring af mobilitet og integration.</p>	<p>Dokumentationskravet, der også har været gældende i den midlertidige ordning vedrørende passage af Storebæltsforbindelsen, fastholdes af hensyn til forebyggelse af misbrug. Størrelsen af de hidtil gældende midlertidige fradrag fastholdes ligeledes. Fradraget for bilister blev i 1998 i forbindelse med indførelsen af det midlertidige fradrag fastsat til 90 kr., svarende til prisen for billigste billettype. Denne pris blev beregnet som 4.500 kr., svarende til den daværende pris for et pendlerabonnement (BroBizz Måned), divideret med de 50 passager som månedsabonnementet giver ret til. Prisen for billigste billettype er ikke dyrere nu end den var i 1998.</p> <p>I øvrigt bemærkes, at hensigten såvel med indførelsen af det midlertidige fradrag i 1998 som med den foreslåede lovfæstelse – som det også fremgår af lovforslaget – ikke er at eliminere, men at mindske, meromkostningen ved passage af Storebæltsforbindelsen i forbindelse med transport mellem hjem og arbejdsplads. Det skattemæssige fradrag skal også ses i sammenhæng med, at det var et led i beslutningen om opførelsen af Storebæltsforbindelsen, at der skulle ske betaling for benyttelse af forbindelsen.</p> <p>Som det fremgår af lovforslaget er målet at indføre et fradrag af lignende karakter for pendling over Øresundsforbindelsen. Efter forhandlinger med Socialdemokraterne er der til opnåelse af denne målsætning valgt den fremgangsmåde, som er gengivet i lovforslagets almindelige bemærkninger.</p>

Organisation	Høringssvar	Kommentar
	Der gøres opmærksom på, at skatteministeren d. 6. juni 2002 overfor Ole M. Nielsen (Spm. nr. S 2182) sagde følgende: »Med henblik på også at fremme mobiliteten i Øresundsregionen vil jeg tage initiativ til, at der ved samme lejlighed indføres et tilsvarende fradrag for skatteydere, der pendler til arbejde via Øresundsforbindelsen.«	
Foreningen Danske Revisorer	Fradraget kan, på grund af sin størrelse, opfattes som nærmest symbolsk, idet det udgør en meget lille del af den reelle udgift. Det virker urimeligt, at der ikke er fradrag for hele den afholdte udgift, hvilket er tilfældet ved eksempelvis udgift til færge. Forslaget indeholder ikke nogen bestemmelse om regulering, hvilket i bemærkningerne begrundes med større gennemskuelighed for borgerne. Når man i lovtæksten anvender samme fradrag som i 1998, har man næsten dokumenteret at man ikke har til hensigt at regulere fradraget set i forhold til en stigning i udgiften. Den skattemæssige besparelse, som i bemærkningerne angives at udgøre ca. 33,33 pct., kan i hovedsagen kun dække den nuværende merudgift set i forhold til 1998. For den enkelte pendler er resultatet, at vedkommende nu er stillet, som man ville være i 1998 uden fradrag.	Der henvises til det i kommentaren til henvendelsen fra Den Kristelige Fagbevægelse anførte, herunder at prisen for billigste billettype ikke er højere nu end den var i 1998.
Foreningen Registrerede Revisorer	Har ingen bemærkninger.	
Foreningen af Statsautoriserede Revisorer	Har ingen bemærkninger.	
Frederiksberg kommune	Har ingen bemærkninger.	

Organisation	Høringssvar	Kommentar
Håndværksrådet	<p>Lovforslaget kan til fulde støttes, da det vil bidrage positivt til arbejdsstyrkens fri mobilitet og samtidig fremstår som en retfærdig indretning af kørselsfradragsordningen.</p> <p>Håndværksrådet kan desuden tilslutte sig fradragets størrelse. For ansatte, der benytter personbil, svarer fradraget til den udgift, en typisk fuldtidsansat pendler har til det såkaldte pendlerabonnement. Håndværksrådet kan støtte, at fradraget ikke på forhånd vedtages reguleret, da det øger overskueligheden, men at det reguleres efter udviklingen i udgiften til pendlerabonnementet. Tilsvarende bør fradraget for brugere af offentlige transportmidler kun reguleres, når der er konstateret en udvikling i prisen på transport med tog eller bus.</p> <p>Håndværksrådet kan endvidere tilslutte sig, at et tilsvarende fradrag hurtigst muligt etableres for Øresundsforbindelsen.</p>	
Kommunernes Landsforening	Har ikke afgivet bemærkninger.	
Københavns Kommune	Har ingen bemærkninger.	
Landsorganisationen i Danmark	Har ikke afgivet bemærkninger.	
Ledernes Hovedorganisation	Har ikke afgivet bemærkninger.	
Skattechefforeningen	Har ingen bemærkninger.	
Skatterevisorforeningen	Har ingen bemærkninger.	
A/S Storebælt	Har ikke afgivet bemærkninger.	
Øresundsbro Konsortiet	Har ikke kommentarer til selve lovforslaget, der alene vedrører bropassage på Storebælt.	



Organisation	Høringssvar	Kommentar
	<p>I pkt. 1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget er imidlertid anført, at der er enighed om at indføre et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen på det tidspunkt, hvor der er indgået en generel aftale med Sverige om, efter hvilke regler pendlerne i Øresundsregionen fremover skal beskattes, der indebærer, at også Sverige yder et sådant fradrag til pendlere, der krydser Øresundsforbindelsen på vej til og fra arbejde. Da der imidlertid må være en ikke ringe risiko for, at en generel aftale med Sverige om beskatning af Øresundspendlere kan have lange udsigter, forekommer en forskelsbehandling på dette grundlag ikke at være rimelig; rimeligere var det derimod, hvis der fra 1. januar 2003 og indtil en generel aftale var indgået, fastsattes en fradragsmulighed, der ækvivalerer den fradragsret, der for øjeblikket er gældende i Sverige for pendlere.</p>	<p>Der kan henvises til det i kommentaren til henvendelsen fra Den Kristelige Fagbevægelse om Øresundsforbindelsen anførte. Til henvendelsens bemærkning om, at Sverige giver et fradrag til pendlere, bemærkes supplerende, at det fradrag, som Sverige i øjeblikket yder pendlere i forbindelse med passage af Øresundsforbindelsen, ikke omfatter de personer, der er relevante i denne sammenhæng, d.v.s. personer, der er bosiddende i Danmark og arbejder i Sverige. Disse personer er omfattet af den såkaldte SINK-skat (særskild inkomstskatt för utomlands bosatte). Denne skat er en bruttobeskatning, der gælder for alle begrænset skattepligtige lønmodtagere i Sverige. Det fradrag, som i øvrigt gives i Sverige for udgifter til passage af Øresundsforbindelsen, kan således ikke anvendes af de dansk bosiddende grænsegængere.</p>

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Forslaget er en direkte fortsættelse af den hidtil gældende midlertidige ordning, jf. bekendtgørelse nr. 865 af 7. december 1998 om fradrag for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen for indkomståre-

ne 1998-2002. Forslaget indebærer, at den midlertidige ordning lovfæstes.

Dokumentationskravet, der også har været gældende i den midlertidige ordning vedrørende passage af Storebæltsforbindelsen, fastholdes af hensyn til forebyggelse af misbrug.

Reglerne for samkørsel i bil, der ligeledes har været gældende i den midlertidige ordning vedrørende passage af Storebæltsforbindelsen, fastholdes ligeledes uændret.

## Bilag 1

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

## § 1

I lov om påligningen af indkomstskat til staten (ligningsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 791 af 17. september 2002, foretages følgende ændring:

1. I § 9 C indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Den skattepligtige kan ved opgørelsen af fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads mod dokumentation foretage fradrag for udgifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen. Fradraget for benyttelse af Storebæltsforbindelsen kan foretages med 90 kr. pr. passage ved benyttelse af bil og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Ved samkørsel i bil kan fradrag efter 1. pkt. alene foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt for benyttelsen af forbindelsen. Modtager den pågældende udgiftsgodtgørelse for passageudgiften fra medkørende, er den pågældende ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for godtgørelsen.«

Til lovforslag nr. L 41. Skriftlig fremsættelse (31. oktober 2002)

**Skatteministeren** (Svend Erik Hovmand):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af ligningsloven (Fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen).*

(Lovforslag nr. L 41).

Lovforslaget har til formål at lovfæste det midlertidige Storebæltsfradrag. Fradraget mindsker de forholdsmæssigt store merudgifter, som skatteydere, der skal passere broen i forbindelse med transport mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, har i forhold til andre skatteydere, der tilbagelægger samme antal kilometer i forbindelse med transport mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads, men som ikke har denne merudgift.

Baggrunden for lovforslagets fremsættelse er, at det særlige befordringsfradrag for skatteydere, der pendler via Storebæltsforbindelsen, ophører med udgangen af indkomståret 2002. Fradraget blev i 1998 indført som led i en aftale mellem en række politiske partier (S, RV, V, KF, CD og KrF). Denne aftale blev udmøntet i praksis med udstedelse af bekendtgørelse nr. 865 af 7. december 1998 om fradrag for udgifter til benyttelse af Storebæltsforbindelsen for indkomstårene 1998-2002. Fradraget er fastsat til 90 kr. for passage i bil og 15 kr., hvis der anvendes kollektiv trafik.

Fradraget blev i sin tid indført bl.a. under henvisning til ønsket om at fremme mobiliteten og

integrationen mellem regionerne på tværs af broforbindelsen, ligesom der blev henset til, at udgiften til passage af den faste broforbindelse i princippet trådte i stedet for en udgift til færgeforbindelse, som var fradragsberettiget.

Disse hensyn gør sig fortsat gældende, hvorfor regeringen og Socialdemokraterne er enige om at videreføre "Storebæltsfradraget". Fradraget, der hidtil har været fastsat som et midlertidigt fradrag i bekendtgørelsesform videreføres herefter i lovform. Fradraget på 90 kr. for passage i bil og på 15 kr., hvis der anvendes kollektiv trafik, fastholdes. Øvrige vilkår videreføres ligeledes uændret.

Der er endvidere enighed mellem regeringen og Socialdemokraterne om at indføre et fradrag for passage af Øresundsforbindelsen, når der er indgået en generel aftale med Sverige om, efter hvilke regler pendlerne i Øresundsregionen fremover skal beskattes, der indebærer, at også Sverige yder et sådant fradrag til pendlere, der krydser Øresundsforbindelsen på vej til og fra arbejde. Fradraget vil blive beregnet med udgangspunkt i prisen for passage af Øresundsforbindelsen. Der vil til den tid blive fremsat særskilt lovforslag herom.

Forslaget skønnes at medføre et provenutab på ca. 10 mill. kr. årligt. Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til Folketingets velvillige behandling.