

Forslag
til
Lov om ændring af ligningsloven
(Forhøjelse af fradrag for passage af Storebæltsforbindelsen)

§ 1

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1081 af 7. september 2015, som ændret ved § 1, nr. 2, i lov nr. 997 af 30. august 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 9 C, stk. 9, 2. pkt., ændres ”90 kr.” til: ”110 kr.”.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2016 og har virkning fra og med indkomståret 2016.

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Regeringen finder, at der er behov for at forbedre incitamenterne for at pendle på tværs af Danmark. Det foreslås derfor at forhøje det særlige brofradrag for passage af Storebæltsforbindelsen i bil fra 90 kr. til 110 kr. Dette vil være til gavn for mobiliteten på arbejdsmarkedet og skabe bedre sammenhæng mellem landsdelene.

2. Lovforslagets formål og baggrund

Broafgiften, der skal betales for at passere Storebæltsforbindelsen, kan opleves som en barriere for at søge arbejde på den anden side af broen. Regeringen vil derfor forbedre vilkårene for arbejdstagere, der pendler i bil, ved at gøre det billigere at køre over Storebæltsbroen. Lovforslaget vil således være til gavn for arbejdstagere og virksomheder, der anvender broen, og det kan bidrage til at skabe en større balance og sammenhæng mellem landsdelene i Danmark.

3. Gældende ret

Personer kan få fradrag for befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads med et beløb, som beregnes på grundlag af den normale transportvej ved bilkørsel efter en kilometertakst, der fastsættes af Skatterådet. Der kan dog kun foretages fradrag for den del af befordringen pr. arbejdsdag, der overstiger 24 km.

Befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag, det vil sige et fradrag ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Skatteværdien af et ligningsmæssigt fradrag udgør ca. 29,6 pct. i 2015 i en kommune med en skatteprocent svarende til landsgennemsnittet.

Udgør befordringen pr. arbejdsdag til og med 120 km, beregnes fradraget med den kilometer-takst, som Skatterådet årligt fastsætter. For befordring herudover beregnes fradraget med 50 pct. af den fastsatte kilometertakst. For 2015 er taksten for befordring fra 24-120 km fastsat til 2,05 kr. pr. km. For befordring over 120 km udgør taksten 1,03 kr. pr. km.

Der er herudover fastsat særlige regler om fradrag for befordring for personer, der benytter Storebæltsforbindelsen mellem den sædvanlige bopæl og arbejdsplads. Disse pendlere kan foretage et fradrag for de afholdte udgifter på 90 kr. pr. passage med bil og 15 pr. passage med kollektiv transport. De tilsvarende fradrag for benyttelse af Øresundsforbindelsen er henholdsvis 50 kr. og 8 kr. Beløbene er faste og bliver ikke reguleret årligt. Hvis flere personer kører sammen i en bil eller på en motorcykel, er det kun den person, der har afholdt udgiften til passagen, der kan foretage fradraget. Kompenserer de medkørende i bilen eller på motorcyklen den, der har afholdt udgiften, er denne person ikke skattepligtig af compensationen, og de medkørende kan ikke trække udgiften fra ved indkomstopgørelsen.

Udgiften til passage af Storebæltsforbindelsen skal i alle tilfælde kunne dokumenteres. En arbejdstager kan ikke foretage fradraget for passage af Storebæltsforbindelsen, hvis arbejdsgiveren har afholdt udgiften til broafgiften.

4. Lovforslaget

Det foreslås at forhøje fradraget for bilister for at køre over Storebæltsforbindelsen fra 90 kr. pr. passage til 110 kr. pr. passage. Derved bliver det billigere for pendlere at køre over Storebæltsbroen i bil for at komme på arbejde, hvilket kan bidrage til at øge mobiliteten på arbejdsmarkedet. Dette vil være til gavn både for arbejdstagere og virksomheder.

5. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Det foreligger ikke tilgængelige statistiske oplysninger, der kan danne grundlag for et sikkert skøn over de provenumæssige konsekvenser af lovforslaget. Skønnet er derfor forbundet med nogen usikkerhed.

Det skønnes, at 1.000 -1.500 personbilspendlere samlet set vil opnå en skattereduktion ved forhøjelsen af brofradraget svarende til et umiddelbart mindreprovenu på op mod 5 mio. kr. årligt, *jf. tabel 1*.

På sigt vil mindreprovenuet være faldende, dels på grund af den faldende skatteværdi af de ligningsmæssige fradrag frem mod 2019, dels på grund af at fradragssatsen som hidtil er fastsat nominelt og ikke reguleres.

Ca. 4 mio. kr. af det umiddelbare mindreprovenu vedrører kommunerne. Forslaget får dog ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomståret 2016, da det af tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2016.

For finansåret 2016 skønnes det umiddelbare mindreprovenu at udgøre ca. 3 mio. kr. Den resterende del af mindreprovenuet for 2016 vil blive udmøntet som overskydende skat eller reduceret restskat i forbindelse med årsopgørelsen for 2016 i foråret 2017.

Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser af forhøjelsen af brofradraget for Storebæltsforbindelsen

Mio. kr. (2016-niveau)	Varig virkning					Finansårsv irkning 2016
		2016	2017	2018	2019	
Umiddelbart mindreprovenu	-2	-5	-5	-4	-4	-3
Mindreprovenu efter tilbageløb	-1	-4	-4	-3	-3	-
Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd	-1	-4	-4	-3	-3	-
Provenuvirkning for kommunerne		-4	-4	-4	-4	-

Forhøjelsen af brofradraget vurderes i et meget begrænset omfang at medføre et øget arbejdsudbud. På den anden side vil en øget anvendelse af fradraget, ved at flere pendlere vælger at finde beskæftigelse på den modsatte side af Storebælt i forhold til bopælen, medføre et vist yderligere mindreprovenu. Med nogen usikkerhed vurderes disse to modsatrettede effekter at modsvare hinanden.

Forslaget vil medføre fuld fradragsdækning for pendlere, der benytter bil til daglig befordring ca. 14 arbejdsdage på en måned, men skattemæssig overkompensation for bilpendlere, der pendler mere end 14 arbejdsdage. Forhøjelsen af brofradraget medfører derfor en skatteudgift svarende til forslagets umiddelbare mindreprovenu.

6. Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for det offentlige.

7. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Det skønnes, at forslaget om at forhøje brofradraget vil medføre positive afledte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, i det omfang der tiltrækkes og fastholdes kvalificeret arbejdskraft fra den modsatte side af Storebælt. Herudover indeholder lovforslaget ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at medføre nye administrative konsekvenser for borgerne, da der alene er tale om en forhøjelse af en i forvejen kendt fradragsmulighed.

10. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden den 7. oktober 2015 til den 4. november 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AmCham Denmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ATP, Bilfærgernes Rederiforening, Borger- og retssikkerhedschefen i SKAT, Business Danmark, Centralorganisationen Søfart, CEPOS, Cevea, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibskreditfond, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Erhverv, Dansk Iværksætterforening, Dansk Journalistforbund, Dansk Landbrugsrådgivning, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Bilbranche, Den Danske Skatteborgerforening, DI, Domstolsstyrelsen, DTL, Erhvervsstyrelsen – Team Effektiv Regulering, FDM, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, FOA, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, FSR - danske revisorer, FTF, HK-Kommunal, HK-Privat, Ingeniørforeningen, KL, Kraka, Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagforening, Landbrug & Fødevarer, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, LO, Realkreditrådet,

Rigsrevisionen, SKAT, Skatteankestyrelsen, SRF Skattefaglig Forening og STAR- Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering.

13. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Lovforslaget medfører et umiddelbart mindreprovenu på op imod 5 mio. kr. årligt. Heraf vedrører de 4 mio. kr. kommunerne.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ingen nævneværdige administrative konsekvenser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Beskedne positive afledte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, i det omfang, der kan tiltrækkes og fastholdes kvalificerede arbejdskraft fra den modsatte side af Storebælt.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen nævneværdige miljømæssige konsekvenser.
Forholdet til EU-retten	Forhøjelsen af fradraget for passage af Storebæltsforbindelsen vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås at forhøje fradraget for skattepligtiges passage over Storebæltsforbindelsen fra 90 kr. til 110 kr. Der er udelukkende tale om en beløbsmæssig forhøjelse af fradraget, og de nugældende betingelser for at kunne foretage fradraget vil derfor være uændrede.

Til § 2

Det foreslås at forhøjelsen af det særlige brofradrag for bilister træder i kraft d. 1. januar 2016 og har virkning fra og med indkomståret 2016.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr.1081 af 7. september 2015, foretages følgende ændringer:

§ 9 C. —

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 og Øresundsforbindelsen. Fradraget for benyttelse af Storebæltsforbindelsen kan foretages med 90 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Fradraget for benyttelse af Øresundsforbindelsen kan foretages med 50 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 8 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Ved samkørsel i bil eller på motorcykel kan fradrag efter 1. pkt. alene foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet 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.

1. I § 9 C, stk. 9, 2. pkt., ændres ”90” til: ”110”.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med indkomståret 2016.