

le) disse arbejdspladser. På grund af deres erhverv påføres de merudgifter til befordring, som kan fradrages med de faktiske beløb.

*Skiftende arbejdssted* foreligger, hvor en skatteyder på grund af arbejdets karakter arbejder hos flere forskellige arbejdsgivere, samt hvor arbejdets karakter nødvendiggør, at skatteyderen i samme arbejdsgivers tjeneste har arbejdet forskellige steder. Dette har ført til, at særlige professioner anses for berettigede til fradrag efter § 9 B. Et tidligere gældende krav om, at arbejdet skulle have en midlertidig karakter, er nu opgivet. Fradraget dækker som oftest dagens samlede kørsel, medmindre et af arbejdsstederne anses som et permanent arbejdssted, således at befordring mellem hjem og det permanente arbejdssted alene kan fradrages efter standardreglerne i § 9 C.

*Flere samtidige arbejdssteder* foreligger typisk, hvor en skatteyder udfører arbejde forskellige steder samme dag. Her kan ikke peges på særlige jobtyper, der berettiger til fradraget, men som kerneeksempler kan nævnes skatteydere, der har et fast job om dagen og et bijob om aftenen. I dette tilfælde kan fradrag typisk foretages for befordring til og fra bijobbet. Ved kørsel direkte mellem hovedjob og bijob har der i praksis udviklet sig særlige regler for beregningen af den kørsel, der opstår mellem hjem, hovedjob og bijob, den såkaldte trekantkørsel.

#### *Godtgørelser*

For udgifter til erhvervsmæssig befordring kan der efter gældende regler ydes skattefri godtgørelse. Reglerne herom findes i ligningsloven § 9, stk. 5 og 6.

#### *Privat befordring*

Ligningslovens § 9 C omhandler fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads. Der er tale om befordring af privat karakter, hvortil der således er indført særlig fradrags hjemmel. Fradraget er uafhængigt af, hvilket befordringsmiddel der anvendes og dermed af, hvilke faktiske udgifter befordringen medfører. Fradraget beregnes i alle tilfælde med et beløb, som beregnes på grundlag af den normale transportvej ved bilkørsel efter en kilometersats, der fastsættes af Ligningsrådet på grundlag af udgiften til befordring med bil. Satsen, der for 1993 antages at blive 1,17 kr. pr. km, gælder for befordring til og med 54 km pr. arbejds-

dag; for befordring herudover beregnes fradraget med 25 pct. af satsen, dvs. 29,25 øre pr. km. Alene den del af den daglige befordring, der overstiger 20 km, berettiger til fradrag.

§ 9 C, stk. 4, indeholder en særregel, hvorefter fradrag for befordring i egen bil over 20 km kan foretages med Ligningsrådets sats på 1,05 kr. pr. km. Særreglen kan kun benyttes, hvis offentlig befordring ikke kan anvendes, og den daglige befordring overstiger 54 km. Ved afgørelsen af, om reglen kan anvendes, skal der tages hensyn til f.eks. anvendte vejstrækninger, ventetider, ændring af køreplaner og reglen om de tilfælde, hvor offentlig befordring ikke er mulig på 1/3 eller mere af strækningen, samt til om egen bil faktisk anvendes.

Medlemmer af Folketinget, ministre og danske europa-parlamentarikere kan ikke foretage fradrag i forbindelse med folketingshvervet. Dette gælder også, hvis de pågældende anvender frikort eller frirøjsse til offentlige transportmidler i forbindelse med andre hverv eller andet arbejde.

Godtgør en skattepligtig at have særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads som følge af invaliditet eller kronisk sygdom, anvendes reglerne i § 9 C ikke. Den skattepligtige kan i stedet anvende reglerne i § 9 D og fratække sine faktiske befordringsudgifter efter reduktion med et bundfradrag.

#### *Provenumæssige konsekvenser*

Det samlede forslag skønnes at medføre en provenugevinst på omkring 100 mill. kr.

I 1993 skønnes ca. 170.000 personer at foretage fradrag for befordring til skiftende og flere samtidige arbejdspladser (§ 9 B).

Ca. 900.000 personer skønnes i 1993 at foretage fradrag for befordring mellem hjem og arbejdsplads (§ 9 C).

Omlægningen og forenklingen af fradraget for kørsel mellem hjem og arbejdsplads skønnes at være provenuneutralt. Merprovenuet fra ophævelse af særreglen for kørsel i egen bil og fra det højere bundfradrag er anvendt til at finansiere forhøjelsen af 54 km-grænsen til 100 km.

Eksempler på den isolerede virkning af omlægningen af fradraget for befordring mellem hjem og arbejdsplads er vist nedenfor.