

Tabel 4 Udviklingen i befordringsfradraget, primo året, indeks 1980=100

| 2000-priser | Normalsatsen | ¼-sats/½-sats   | Sats, efter særregel <sup>1</sup> | Knallert og cykel |
|-------------|--------------|-----------------|-----------------------------------|-------------------|
| 1980        | 100          | —               | 100                               | 100               |
| 1981        | 103          | —               | 103                               | 90                |
| 1982        | 104          | —               | 104                               | 81                |
| 1983        | 106          | —               | 106                               | 76                |
| 1984        | 100          | —               | 100                               | 72                |
| 1985        | 100          | 25 <sup>2</sup> | 100                               | —                 |
| 1986        | 97           | 24 <sup>2</sup> | 97                                | —                 |
| 1987        | 93           | 22 <sup>2</sup> | 93                                | —                 |
| 1988        | 90           | 22 <sup>2</sup> | 89                                | —                 |
| 1989        | 89           | 22 <sup>2</sup> | 85                                | —                 |
| 1990        | 86           | 22 <sup>2</sup> | 83                                | —                 |
| 1991        | 84           | 21 <sup>2</sup> | 81                                | —                 |
| 1992        | 83           | 21 <sup>2</sup> | 79                                | —                 |
| 1993        | 83           | 21 <sup>2</sup> | 78                                | —                 |
| 1994        | 83           | 21 <sup>2</sup> | 76                                | —                 |
| 1995        | 82           | 41 <sup>3</sup> | 75                                | —                 |
| 1996        | 83           | 42 <sup>3</sup> | 73                                | —                 |
| 1997        | 85           | 43 <sup>3</sup> | 72                                | —                 |
| 1998        | 86           | 43 <sup>3</sup> | —                                 | —                 |
| 1999        | 87           | 44 <sup>3</sup> | —                                 | —                 |
| 2000        | 90           | 45 <sup>3</sup> | —                                 | —                 |

Note: Opgjort i 2000-priser deflateret med Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks.

<sup>1</sup> Satsen svarer til fastsættelsen af normalsatsen før 1985, dog fastlåst på 1,05 kr

<sup>2</sup> ¼ sats for kørsel over 54 km. pr. dag

<sup>3</sup> ½ sats for kørsel over 100 km

Som det fremgår er befordringsfradragets normalsats 10 pct. mindre i 2000 sammenlignet med 1980. Den tidligere særregel og den tidligere sats for knallerter og cykler er i dag afskaffet.

Som det fremgår er der ikke angivet satser for kørselsgodtgørelsen i tabellen ovenfor. Årsagen er at kørselsgodtgørelsen ikke er nogen entydig størrelse. Således bestemmer den enkelte virksomhed selv hvordan og med hvor meget den godtgør kørsel i egen bil. Der kan også være forskel på, hvor meget en privat virksomhed og staten godtgør kørsel i egen bil. Den sats, som ligningsrådet fastsætter, er alene en overgrænse for, hvor meget arbejdsgiveren kan udbetale i kørselsgodtgørelse pr. km uden skattemæssige konsekvenser for lønmodtageren.

I øvrigt kan det nævnes, at skattefri godtgørelse for erhvervmæssig kørsel i egen bil er en driftsudgift for virksomhederne på lige fod med

andre driftsudgifter, herunder kørsel i arbejdsgiverens bil. Oplysninger om skattefri kørselsgodtgørelse indberettes til skattemyndighederne sammen med andre skattefri godtgørelsesbeløb.

#### Spm. nr. S 1943

Til trafikministeren (15/3 2000) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Vil en forhøjelse af befordringsfradraget og kørselsgodtgørelsen være til størst fordel for privatbilismen eller for den kollektive trafik, og hvorledes stemmer dette overens med regeringens overordnede miljø- og trafikpolitik?«