

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 lovfastes 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 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.