

## Underbilag

## MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 4. juni 1982

Med skrivelse af 29. januar 1982 (Alm. del/J - bilag 2) har folketingets udvalg om offentlige arbejder stillet mig nedenstående spørgsmål J 8, som jeg hermed skal bevare:

*Spørgsmål:*

»Til belysning af hovedstadsrådets ønske om at få yderligere kompensation fra staten (ud over de nu fastlagte investeringstilskud) til driften af Hovedstadsområdet Trafikselvskab ønskes en beregning (evt. belysning) af, hvilke konsekvenser trafikselvskabets takstpolitik har for statens, hovedstadsrådets, amtskommunernes, kommunernes og forskellige befolkningsgruppers økonomi.

En forhøjelse af månedskortets pris med f.eks. 50,- kr. har en række konsekvenser, herunder følgende:

1. Hovedstadsrådet får øgede indtægter.
2. Amtskommunerne betaler mindre i tilskud til HT.
3. HTs brugere får en forhøjelse af prisen.
4. HTs brugere får i visse tilfælde en skattefordel.

Der ønskes en oversigt over, hvilke typiske brugere der har fordele, og hvilke der ikke har det (studerende, heltidsarbejdende i LO-området, heltidsarbejdende akademikere, der er medlem af fagforening m.fl.).

5. Ikke-brugere (f.eks. bilister) får et forøget fradrag, hvis de har transportfradrag baseret på månedskortets pris.
6. Disse skattefordele betyder en reduktion af:
  - a) statens indtægter
  - b) amtskommunernes indtægter
  - c) kommunernes indtægter.

Under hensyn til 1-6 udbeder udvalget sig en redegørelse for de pengestrømme, som en takstforhøjelse resulterer i, samt oplysning om, hvilke grupper der er netto-vindere, og hvilke grupper der er netto-tabere.

Svaret bedes så vidt muligt givet både med baggrund i skattereglerne for 1981 og for 1982.

Endelig ønskes ministerens vurdering af svaret.

Spørgsmålet blev stillet i 1. samling 1981-82 den 4. november 1981 (spørgsmål 1, bilag 2).«

*Svar:*

Jeg har ladet udarbejde et notat »Samspillet mellem skatteregler og takstniveauet for den kollektive trafik i hovedstadsregionen«, der giver en redegørelse for de pengestrømme en takstforhøjelse resulterer i.

Det fremgår af notatet, at staten og kommunerne er nettotabere på grund af højere befordringsfradrag, hvorimod amtskommunerne er nettovindere på grund af lavere tilskud til hovedstadsrådet.

For den del af brugerne af HT i boligarbejdsstedstrafikken, der har fradrag for befordring, vil effekten af en takstforhøjelse være beskeden, da virkningen dæmpes af højere befordringsfradrag.

Brugere uden befordringsfradrag vil derimod mærke den fulde virkning af en eventuel takstforhøjelse.

Bilister, der fratrækker omkostningerne ved billigste offentlige transportmiddel, vil være netto-vindere ved en takstforhøjelse, da deres fradrag øges uden at de tilsvarende udgifter stiger.

Den eksisterende statistik om udbredelsen af befordringsfradrag tyder på, at der er mange, der ikke udnytter de regler, der findes. Denne manglende udnyttelse findes hovedsagelig blandt de, der kunne trække udgifterne til billigste offentlige transportmiddel fra, hvad enten de bruger HT eller rent faktisk benytter bil.

Virkningerne af en takstforhøjelse for en typisk bruger vil derfor i høj grad afhænge