

En del af de 40.000-45.000, der har fået fradrag for omkostningerne ved benyttelse af billigste offentlige transportmiddel, har faktisk benyttet bil.

Med de takster, der gjaldt for HT i 1979, ville man kunne have fået fradrag efter billigste offentlige befordring ved siden af kontingentfradraget for rejser længere end 3 zoner.

Der er ca. 110.000 personer, der benytter kollektiv trafik og rejser længere end 3 zoner, så udnyttelsen af fradragene til befordring er stærkt underrepræsenteret blandt personer, der benytter kollektive trafikmidler.

Når man yderligere betænker, at måske halvdelen af de 40.000-45.000 med fradrag faktisk benytter bil, var der således i 1979 mellem hver tiende og hver femte af de kollektive B-A-rejsende, der udnyttede muligheden for befordringsfradrag.

Det skal dog bemærkes, at man kun kan få fradrag for befordring, når man samtidig udnytter muligheden for fradrag for kontinenter o.lign. til faglige sammenslutninger. Langt den største del af dem, der udnytter lønmodtagerfradrag B, har fradrag for kontingenter o.lign., og med den relativt høje organisationsprocent på arbejdsmarkedet er der set bort fra, at der kunne være nogle, der ikke kan udnytte befordringsfradraget på grund af manglende kontingentfradrag.

Hovedforklaringen på den ringe udnyttelse af fradragsmulighederne skal derfor formentlig søges i manglende viden om mulighederne sammenholdt med, at det trods alt for den enkelte drejer sig om relativt små beløb.

Ser man på de faktiske fradrag for de der benytter bil til bolig-arbejdsstedtrafikken, synes der at være bedre overensstemmelse mellem potentielle og faktiske fradrag. Dette gælder i hvert fald for den del af trafikken, hvor det er omkostningerne til bilbenyttelse, der kan trækkes fra. Der var i HT-området ca. 145.000, der udnyttede fradrag for bilkørsel i 1979. Tager man hensyn til, at den del af trafikken, hvor afstanden mellem bolig og arbejde ikke overstiger 3 zoner kun i begrænset omfang kommer ind under reglerne for fradrag for bil, da kriterierne med hensyn til køre- og ventetider næppe opfyldes for de kortere ture, kan det skønnes, at de faktiske og de potentielle fradrag for bilister stemmer rimeligt godt overens.

I takt med at kendskabet til reglerne udvides, må det forventes, at forskellen mellem de potentielle og faktiske fradrag efter taksterne for billigste offentlige befordringsmiddel vil mindskes. Antallet af personer med befordringsfradrag steg med ca. 20 pct. fra 1978 til 1979.

6.2. Indtægter fra B-A-trafikken

HTs takststruktur giver ikke noget særligt incitament til at benytte månedskort fremfor rabatkort medmindre man benytter systemet en del ud over til selve B-A-turen. HTs indtægter fra B-A-trafikken er derfor beregnet som 11 gange månedskortets pris for hver af de tre afstandsgrupper.

Dette giver en samlet indtægt på ca. 560 mill. kr. eller omkring 54 pct. af de samlede billetindtægter.

6.3. Fradrag efter 81-regler for brugere af HT

Med udgangspunkt i afstandsfordelingen i tabel 2 kan det samlede potentielle fradrag ifølge skattereglerne for 1981 derefter beregnes til ca. 270 mill. kr., idet der tages hensyn til, at studerende ikke har befordringsfradrag.

Da de årlige omkostninger for alle afstandsintervaller ligger over bundfradraget vil 54 pct. af stigningen i HTs billetindtægter komme til fradrag i indkomsterne. Dette betyder, at fradraget vil blive forøget med 135 mill. kr., såfremt der foretages en takstforhøjelse på 25 pct.

6.4. Fradrag efter 82-regler for brugere af HT

Det samlede potentielle fradrag efter 82-reglerne kan på tilsvarende måde beregnes til ca. 120 mill. kr.

De trafikanter, der rejser kortere end 3 zoner, vil ikke få fradrag. Den samlede indtægtsmasse for HT fra de der får fradrag efter 82-reglerne udgør ca. 350 mill. kr. eller 34 pct. af de samlede passagerindtægter.

Forhøjes taksterne vil 34 pct. af stigningen i HTs billetindtægter svarende til 85 mill. kr. ved en 25 pct. takstforhøjelse komme til fradrag i indkomsterne efter 82-reglerne.

7. Fradrag for ikke-brugere af HT

For personer, der benytter bil i bolig-arbejdsstedtrafikken, gælder det som hovedregel, at der alene kan foretages skattefradrag