

svarende til billigste offentlige transport. Forøges taksterne for den kollektive trafik påvirkes de pågældendes skattefradrag tilsvarende.

Datamaterialet på dette felt er imidlertid meget tyndt, så det er vanskeligt at udtale sig om, hvor stor gruppen af bilister med potentielt fradrag for omkostningerne til kollektiv trafik er. Antallet af bilister, der rent faktisk udnytter fradraget, afhænger også af kendskabet til reglerne og ligningsmyndighedernes administrative praksis med hensyn til om de meget komplicerede køre- og ventetidsbestemmelser er overholdt i de enkelte tilfælde.

Det må endvidere antages, at en del af de der benytter cykel til/fra arbejde ville kunne opnå befordringsfradrag, såfremt de kendte (eller udnyttede) reglerne. Disse fradrag, der må formodes for hovedsagen at være for 3-zoners kort, er der ikke taget hensyn til i det følgende. Det skal i den anledning bemærkes, at man efter 1982-reglerne ikke kan få fradrag for et 3-zoners kort.

Det blev i afsnit 6.1. skønnet, at der er rimelig overensstemmelse mellem det faktiske og potentielle antal bilister, der kan få fradrag for bilomkostninger. De øvrige lønmodtagere kan så få fradrag for billigste offentlige transportmiddel. Det drejer sig om ca. 150.000 personer. Det er endvidere temmelig arbitrært, antaget, at de følger den afstandsfordeling, der er vist i tabel 3.

*Tabel 3. Skønnet afstandsfordeling for bilister med fradrag efter takster for billigste offentlige transportmiddel*

Zoner	(km)	Pct.
0-3	0-10	75
4-6	11-20	20
7-	21-	5

#### *7.1. Fradrag efter 1981-reglerne, ikke-brugere af HT*

Denne gruppe bilister, der benytter den kollektive trafik, har ud fra disse forudsætninger et fradrag på ca. 115 mill. kr. i 1981 og vil forøge deres fradrag med ca. 70 mill. kr. ved en takstforhøjelse for HT på 25 pct.

#### *7.2. Fradrag efter 82-reglerne, ikke-brugere af HT*

Denne gruppe bilister har ud fra de samme forudsætninger et fradrag på ca. 35 mill. kr. efter 82-reglerne og vil få forøget deres fradrag med ca. 25 mill. kr. ved en takstforhøjelse på 25 pct. hos HT.

#### *8. Skolebusser m.v.*

Kommunerne og amtskommunerne har udgifter til transport af skolebørn og uddannelsessøgende, der opfylder nærmere angivne regler for afstande mellem skole m.v. og bolig.

Den formentlig største post drejer sig om skolebusordninger, hvor kommunerne entreterer med private vognmænd eller eventuelt HT, til transport af skolebørn. Da kommunerne betaler de direkte omkostninger forbundet med den pågældende transport, berøres de i den forbindelse ikke af takstniveauet hos HT.

I de tilfælde, hvor der findes en kollektiv transport der passer, er det ikke nødvendigt med en speciel skolebusordning og kommunerne refunderer derfor i stedet elevernes udgifter til transport med HT.

De samlede kommunale køb af skolekort hos HT beløber sig til ca. 12 mill. kr.

På tilsvarende måde refunderer amterne transportudgifterne med HT for unge over den skolepligtige alder. Det drejer sig om et samlet beløb på ca. 20 mill. kr.

Ovennævnte udgifter vil blive forøget med 8 mill. kr. ved en takstforhøjelse på 25 pct. hos HT.

#### *9. Konsekvenser for offentlige kasser*

På baggrund af ovenstående oplysninger kan de provenumæssige konsekvenser for de offentlige kasser ved den i beregningseksemplet forudsatte takstforhøjelse for HT herefter opgøres.

Der er regnet med en gennemsnitlig kommuneskatteprodukt på 18,5 og en gennemsnitlig amtsskatteprocent på 6,5.

Den gennemsnitlige samlede marginalskat for de personer, der får fradragene, er sat til 53 pct.

Der er i det følgende set bort fra grænsengængerproblematikken, der opstår, fordi der er nogen, der bor uden for, men arbejder inden i hovedstadsområdet. Det betyder, at kommuner uden for vil mærke effekter af takstændringer via fradragsordningerne. Der