

Dertil kommer en femte gruppe, der udgøres af alle personer uden for hovedstadsområdet.

Man får altså følgende grupper, hvoraf de fire grupper består af personer med bopæl i hovedstadsområdet:

1. Brugere af HT i BA-trafik
2. Brugere af HT, anden trafik
3. Ikke-brugere af HT med fradrag
4. Ikke-brugere af HT uden fradrag
5. Ikke-brugere uden for HR.

Den første gruppe består af de ca. 250.000, der benytter HT til den daglige bolig-arbejdsstedstur.

Den anden gruppe tegner sig for den øvrige trafik med HT.

Den tredje gruppe består af personer, der kører i bil til/fra arbejde, men har befodringsfradrag for udgiften til billigste kollektive transport.

Den fjerde gruppe består af den resterende del af arbejdsstyrken.

Det skal dog bemærkes, at grupperne overlapper hinanden, idet de (fritids)ture personer fra gruppe 3 og 4 foretager med HT går i gruppe 2.

Betragtes således en familie, hvor den ene voksne i arbejdsstyrken benytter bil til og fra arbejde uden at få fradrag herfor efter kollektivtaksten og den anden voksne cykler til/fra arbejde også uden at få fradrag, vil den tilhøre gruppe 4. I det omfang HT benyttes til diverse fritidsture m.v. henregnes familien til gruppe 2.

10.2. Beregning af virkningerne for de forskellige grupper

I den første kolonne af tabellen er det angivet, hvordan en takstforhøjelse på 250 mill. kr. forudsættes fordelt på de to første grupper.

En sådan takstforhøjelse forudsættes at betyde, at amtsskatten går ned, da bidraget til hovedstadsrådet kan nedsættes med samme beløb som takstindtægten forhøjes. Ved fordelingen af nedgangen i tilsvaret er det på basis af selvangivelsesundersøgelsen forudsat, at $\frac{1}{4}$ af de samlede indkomster oppebæres af personer uden for arbejdsstyrken, det vil sige pensionister m.v.

De øvrige $\frac{3}{4}$ af nedgangen i tilsvaret er fordelt på personer i arbejdsstyrken i forhold

til antallet i de enkelte grupper. Derved fremkommer tallene i kolonne 2.

Befodringsfradragene medfører lavere skatteindtægter for kommuner og amtskommuner i hovedstadsområdet. Dertil kommer, at en forhøjelse af taksterne giver øgede udgifter til befodrning af skoleelever m.v. Dette er anført i kolonne 3.

Det er i princippet forudsat, at amter og kommuner under ét kun skal have nedsat skatteprovenuet med besparelsen i tilsvaret til Hovedstadsrådet. Det medfører, at de mindskede skatteindtægter fra forøgelsen i befodringsfradragene skal dækkes ind over den almindelige skatteudskrivning. Denne merskat er beregnet i kolonne 4 og følger den samme fordeling på grupper som nedgangen i tilsvaret.

Forhøjelsen af befodringsfradraget bevirker ligeledes mindskede skatteindtægter til staten. Det er også her forudsat, at statens samlede provenu skal være neutralt over for ændringer i HTs takster, jfr. kolonne 5.

Ved beregningen af merskatte til staten er det forudsat, at 40 pct. af det samlede statskatteudskrivningsgrundlag ligger i Hovedstadsområdet, jfr. kolonne 6.

I kolonne 7 vises nettovirkningen af takstforhøjelsen og de forskellige fradrag med tilhørende udlignende skatteforhøjelser for de forskellige grupper.

10.3. Sammenfatning vedrørende virkningerne for de forskellige grupper

1981-reglerne

Med de skatteregler der gjaldt i 1981 ville brugere med fradrag for bolig-arbejdsstedstrafik kun mærke omkring en femtedel af forhøjelsen.

Brugere uden fradrag vil mærke ca. halvdelen af takstforhøjelsen. Resten udlignes af skattebesparelser, fordi underskuddet på HTs budget bliver tilsvarende lavere.

Ikke-brugerne vil få en besparelse i amtskatte, fordi der nu skal betales mindre til HTs underskud. Den del af ikke-brugerne der har befodringsfradrag efter udgifterne til kollektiv transport får yderligere forøget deres fradrag på grund af de højere takster. Deres nettofordel bliver dermed ca. dobbelt så stor som deres andel i nedgangen i tilsvaret til HT.