

## Bemærkninger til forslaget

Transport er en integreret del af alles dagligdag - ikke mindst til og fra jobbet er transport meget vigtig. Vigtigt er det også, at der er en høj grad af mobilitet i befolkningen, altså at man ikke kun vil beskæftige sig med noget, der ligger i nabobygningen.

Transport er blot forbundet med udgifter. For i højere grad at hjælpe arbejdskraftens mobilitet på vej gennem en reduktion af disse udgifter findes der et befordringsfradrag, som de fleste danskere kan få glæde af, hvis altså deres transportbehov berettiger til det.

Også for studerende er det ofte en stor omkostning at komme til og fra arbejde - i de studerendes tilfælde deres uddannelsesinstitution.

Frem til 1996 kunne studerende slet ikke få hjælp til deres transportudgifter, dvs. heller ikke fradrag. I 1996 blev dette dog ændret ved lov nr. 1234 af 27. december 1996. Her blev der indført nogle rabatter ved køb af månedskort eller 30-dages periodekort. Øvrige generelle regler vedrørende befordringsfradrag findes i ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 819 af 11. marts 1997. De nærmere regler er fastsat i ligningslovbekendtgørelse nr. 873 af 17. oktober 1994. Ligningsrådet fastsætter årligt en kilometertakst, hvorefter fradraget beregnes.

Der er ingen tvivl om, at loven fra 1996 var et fremskridt for de studerende, men samtidig skal man erindre, at man alene hjælper dem, der bruger offentlige transportmidler, mens de, der benytter andre transportmidler, ingen hjælp får.

Samtidig er det et meget fast beløb, der er tale om - en studerende kan sagtens få en meget voldsom regning for transport alligevel, også (ikke mindst) hvis man bruger offentlige transportmidler.

Yderligere støtter man rent faktisk også fritidstransport for de studerende, mens ingen andre i dette land får den slags støtte. Det skal pointeres, at der ikke er tale om brødnid eller nogen form for misundelse, det ville ligge forslagsstillerne meget fjernt.

Forslagsstillerne ønsker blot ordningen ændret således, at det er den faktiske transport for de studerende, der bliver støttet på samme niveau og måde som andre med fast arbejde. For blandt studerende, som for alle andre danskere, er der stor forskel på, hvor langt man bor fra studie/arbejdsstedet, og hvilke transportformer der benyttes.

Den nuværende ordning går på, at man kan få dækket 65 pct. af den del af prisen, som overstiger 10,36 kr. for hver dag, et abonnementskort til tog eller busser gælder. Rabatten kan højest blive 17,26 kr. pr. dag (kilde: www.su.dk). Det betyder, at de første 310,80 kr. pr. måned for transporten er selvbetalt. Når man går over det beløb, bliver 65 pct. dækket, indtil det dækkede beløb når 517,80 kr. Her er beregnet, at en måned er 30 dage - den standard, som de fleste busselskaber m.v. benytter sig af ved udstedelse af månedskort.

Alle andre mennesker kan benytte sig af et befordringsfradrag, hvor de første 24 km/dag er selvbetalte, fra 24 op til 100 km/dag får man et fradrag på 139 øre/km, mens de kilometer, der er over de 100 km/dag, giver et fradrag på 69,5 øre/km.

Lad os kigge på et eksempel: En af de store uddannelsesbyer i Danmark er Århus - de fleste studerende flytter til byen, men ikke alle. Nogle vælger at køre frem og tilbage dagligt, det være sig med tog, bus eller privatbil.

Nogle af de studerende i Århus er bosiddende i andre byer, eksempelvis Randers, Silkeborg eller Viborg - de har af den ene eller anden grund valgt at bo i en anden by end selve studiebyen - måske kan boligønden for de studerende i Århus spille en rolle i den overvejelse.

De nævnte byer har ganske gode forbindelser til Århus - der kører både tog og de såkaldte X-busser. Til begge dele kan man købe månedskort (30 dage).