



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg
1240 København K

Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8
1061 København K

T 72 20 50 00
E bm@bm.dk
www.bm.dk

CVR 10172748
EAN 5798000398566

Finansudvalget har i brev af 27. februar 2015 stillet følgende spørgsmål nr. 266 (FIU alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jesper Petersen (S).

11. maj 2015

J.nr. 2015-1390

Spørgsmål nr. 266:

”Vil ministeren i tabelform oversende en oversigt over antallet af personer, der ikke har nogen økonomisk gevinst ved at være i beskæftigelse frem for at modtage overførselsindkomst, når regeringens reformer er fuldt indfaset, hvor personerne bedes fordelt på faktisk arbejdsmarkedsstatus og forsørgelsesalternativ, og vil ministeren i forlængelse heraf redegøre for, hvad disse personer har i gennemsnitlige transportudgifter hver måned sammenlignet med andre beskæftigede?”

Endeligt svar:

Økonomi- og Indenrigsministeriet er anmodet om bidrag til besvarelse af spørgsmålet og har svaret følgende:

”Den økonomiske gevinst ved at være i beskæftigelse kan opgøres ved det såkaldte forskelsbeløb. Forskelsbeløbet angiver forskellen i disponibel indkomst i en situation, hvor en person er beskæftiget (beskæftigelsesalternativet), og en situation, hvor personen er ledig eller efterlønsmodtager (overførselsalternativet).

Den disponible indkomst i de to alternativer beregnes under antagelse af, at personen er beskæftiget hhv. overførselsindkomstmodtager i hele det pågældende kalenderår. Der tages i opgørelsen højde for en række forhold, herunder aftrapning af indkomstafhængige ydelser som boligstøtte og økonomisk friplads for børn i daginstitution.

Den disponible indkomst fratrækkes desuden skønnede udgifter til transport til og fra arbejde og tillægges nettopensionsindbetalinger, dvs. den skønnede værdi af indbetalinger til arbejdsmarkedspensioner og ATP efter skat og modregning i andre ydelser, når de kommer til udbetaling efter overgangen til pension.

Det lægges til grund, at der med ”personer, der ikke har nogen økonomisk gevinst ved at være i beskæftigelse frem for at modtage overførselsindkomst” i spørgsmålet henvises til gruppen af personer med et forskelsbeløb på 0 kr. eller derunder.

Tabel 1 viser således, hvor mange personer der har et forskelsbeløb på 0 kr. eller derunder, når skattereformen og kontanthjælpsreformen er fuldt indfaset, hvor per-

sonerne er opdelt efter deres faktiske arbejdsmarkedsstatus og overførselsalternativ.

For så vidt angår arbejdsmarkedsstatus skelnes der mellem fuldt beskæftigede, dvs. fuldtids- og deltidsbeskæftigede, delårsbeskæftigede, fuldt ledige m.fl. og efterlønsmodtagere (selvstændige og studerende m.fl. indgår ikke i beregningerne).

Tabel 1. Personer med forskelsbeløb på 0 kr. eller derunder opdelt efter arbejdsmarkedsstatus og overførselsalternativ, når skattereformen og kontanthjælpsreformen er fuldt indfaset

| Arbejdsmarkedsstatus | Overførselsalternativ | | | | | | | |
|----------------------|-----------------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|---------------|-------------|
| | Dagpenge | | Kontanthjælp | | Øvrige | | Alle | |
| | Personer | Andel, pct. | Personer | Andel, pct. | Personer | Andel, pct. | Personer | Andel, pct. |
| Fuldt beskæftigede | 7.700 | 59,1 | 50 | 50,0 | - | - | 7.750 | 58,4 |
| Delårsbeskæftigede | 3.600 | 27,7 | 50 | 50,0 | - | - | 3.650 | 27,6 |
| Fuldt ledige m.fl. | 1.700 | 13,2 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 1.700 | 12,9 |
| Efterlønsmodtagere | - | - | - | - | 150 | 100 | 150 | 1,1 |
| Alle | 13.000 | 100 | 100 | 100 | 150 | 100 | 13.250 | 100 |

Anm.: På grund af afrunding kan der være afvigelse mellem summen og totalen. Beregningerne er foretaget på registeroplysninger for 2011, der er fremskrevet til pris- og lønniveauet i 2013 samt reglerne, når skatte- og kontanthjælpsreformen er fuldt indfaset. For så vidt angår "dagpenge" og "kontanthjælp" omfatter tallene også personer med støttet beskæftigelse i det pågældende år. For så vidt angår "øvrige" omfatter tallene sygedagpengemodtagere og personer, der har modtaget orlovsydelse mv. i hele det pågældende år. Beregningerne tager ikke højde for afskaffelsen af den gensidige forsørgerpligt for samlevende med finansloven for 2015 og er i øvrigt baseret på en række beregningstekniske antagelser og bl.a. som følge heraf behæftet med usikkerhed.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriets beregninger på lovmodellen.

For så vidt angår de skønnede gennemsnitlige udgifter til transport i beskæftigelsesalternativet er disse vist i tabel 2 for alle personer, der indgår i forskelsbeløbsberegningerne, hvor personer er opdelt efter forskelsbeløb, hhv. personer med et forskelsbeløb på 0 kr. og derunder og øvrige personer.

Som det fremgår, har personer med et forskelsbeløb på 0 kr. og derunder i gennemsnit betydeligt højere transportudgifter end andre personer. Dette er – sammen med en relativt høj dækning i dagpengesystemet for lavere lønnede – den væsentligste årsag til, at de befinder sig i gruppen.

De modelberegnete transportudgifter baserer sig på tre typer af oplysninger: Afstand mellem bopæl og arbejdssted, transportform og udgift pr. kilometer ved den valgte transportform. Kørselsafstanden mellem bopæl og arbejdssted er beregnet som den korteste vejafstand ved hjælp af Dansk Adresse og Vejdatabase.

Valget af transportform mellem bopæl og arbejdssted er ikke oplyst i datagrundlaget. I stedet foretages et skøn baseret på Transportvaneundersøgelsen samt oplysninger om bilejerskab, hvor der tages hensyn til forskelle i valg af transportform ved forskellige transportafstande og forskelle mellem geografiske regioner.

Udgiften pr. kilometer er fastsat ud fra de takster, der gælder for skattefri befordringsgodtgørelse. Kilometer taksten for kørsel i bil er på 2,05 kr. i 2015 (for kørsel mellem 24 km og 120 km). Satsen afspejler omkostninger til brændstof, men også vedligeholdelse, parkering, ejerafgift, afskrivning, finansiering, forsikring mv.

For personer, hvor der ikke findes oplysninger om kørselsafstanden mellem bopæl og arbejdssted, herunder for langt de fleste ikke-beskæftigede, antages kørselsafstanden at svare til medianen for de personer, hvor der findes oplysninger.

For alle ikke-beskæftigede antages transportformen at være kollektiv transport. Udgiften til kollektiv transport er baseret på en estimation af sammenhængen mellem prisen på et pendlerkort og kørselsafstanden, hvor pendlerkortet antages at blive brugt 10,5 måneder om året.

For at undgå, at nogle personer får ”urealistisk” høje transportudgifter, lægges der beregningsteknisk et loft over transportudgifterne, således at disse aldrig kan overstige en transportudgift svarende til, at en person kører 100 km to gange dagligt og har 224 arbejdsdage på et år.

Tabel 2. Skønnede transportudgifter for personer opdelt efter forskelsbeløb, hhv. personer med et forskelsbeløb på 0 kr. og derunder og øvrige personer, når skattereformen og kontanthjælpsreformen er fuldt indfaset

| Personer med et forskelsbeløb på 0 kr. og derunder | Øvrige personer | Alle |
|--|-----------------|------|
| ----- kr. pr. måned ----- | | |
| 4.200 | 920 | 940 |

Anm.: Nettotransportudgifter, dvs. bruttotransportudgifter korrigeret for skatteværdien af befordringsfradraget. Afrundet til nærmeste runde beløb. Se i øvrigt tabel 1.

Kilde: Økonomi- og Indenrigsministeriets beregninger på lovmodellen.

Det bemærkes, at personer med et forskelsbeløb på 0 kr. eller derunder udgør en forholdsvis begrænset gruppe, der er præget af usædvanlige indkomstforhold mv. Derfor har de økonomiske ministerier i analyser af de økonomiske incitamenter til beskæftigelse traditionelt ikke haft særs kilt fokus på denne gruppe. Her er i stedet fokuseret på personer med forskelsbeløb under 1.000 kr. hhv. under 2.000 kr. (og med nettokompensationsgrader over 80 pct. hhv. over 90 pct.).

Beregningerne af forskelsbeløb er bl.a. dokumenteret i *Familiernes økonomi – fordeling, fattigdom og incitamenter 2014*, Økonomi- og Indenrigsministeriet, maj 2014.”

Venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen