

Skatteministeriet
Udkast 19. december 2018

J.nr. 2018-2625

Forslag
til

Lov om ændring af ligningsloven og personskatteloven

(Permanent forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner og visse øer, indførelse af ø-fradrag i yderkommuner og visse øer, fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund, nedsættelse af bundskatten m.v.)

§ 1

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1162 af 1. september 2016, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 722 af 8. juni 2018 og senest ved § 3 i lov nr. 1433 af 5. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 9 A indsættes efter stk. 11 som nyt stykke:

»Stk. 12. Skattepligtige med sædvanlig bopæl på en ikke-brofast ø omfattet af § 9 C, stk. 3, som på grund af afstanden mellem bopæl og et fast arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl, kan ved indkomstopgørelsen fradrage udgifter til logi med en standardsats efter stk. 2, nr. 4. Fradrag for logiudgifter efter 1. pkt. kan ikke overstige et grundbeløb på 25.000 kr. (2010-niveau) og medregnes i begrænsningen af fradrag efter stk. 7, 4. og 5. pkt., og stk. 8, 2. pkt. Fradrag efter 1. pkt. kan ikke foretages af personer omfattet af stk. 11.«
Stk. 12 bliver herefter stk. 13.

2. I § 9 C, stk. 3, 2. pkt. ændres »jf. dog 3. og 4. pkt.« til: »jf. dog 3. pkt.«

3. § 9 C, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»Fradraget for befordring over 120 km beregnes med den kilometertakst, Skatterådet fastsætter, jf. 1. pkt., når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa eller på en af de danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø.«

4. § 9 C, stk. 3, 4. og 5. pkt., ophæves.

5. I § 9 C, stk. 9, 1. pkt., ændres »Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen« til: »Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund«.

6. I § 9 C, stk. 9, indsættes efter 3. pkt. som nyt punktum:

»Fradraget for benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage

ved benyttelse af bil.«

7. I § 9 C, stk. 9, 4. pkt., der bliver 5. pkt., ændres »A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet« til: »A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund«.

8. I § 9 D, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »anvendelse«: », bortset fra § 9 C, stk. 9«.

§ 2

I personskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1163 af 8. oktober 2015, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 191 af 27. februar 2017 og § 2 i lov nr. 724 af 8. juni 2018 og senest ved § 10 i lov nr. 1130 af 11. september 2018, foretages følgende ændring:

1. § 6, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. For indkomståret 2019 udgør procenten 12,13. For indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 12,14. For indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 12,15. For personer, der ikke har pligt til at betale indkomstskat efter § 8 c eller kommunal indkomstskat efter lov om kommunal indkomstskat, udgør procenten 4,13 for indkomståret 2019, for indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 4,14, og for indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 4,15.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Loven har virkning fra og med indkomståret 2019.

Stk. 3. Ved opgørelsen af den kommunale slutskat og kirkeskat for indkomståret 2019 efter § 16 i lov om kommunal indkomstskat korrigeres den opgjorte slutskat for den beregnede virkning af de ændringer i udskrivningsgrundlaget for kommuneskat og kirkeskat for 2019, der følger af denne lov.

Stk. 4. Den beregnede korrektion af den kommunale slutskat og kirkeskat efter stk. 3 fastsættes af økonomi- og indenrigsministeren på grundlag af de oplysninger vedrørende indkomståret 2019, der foreligger pr. 1. maj 2021.

*Bemærkninger til lovforslaget**Almindelige bemærkninger**Indholdsfortegnelse**1. Indledning**1.1. Lovforslagets formål og baggrund**2. Lovforslagets indhold**2.1. Permanent forhøjet befordringsfradrag for pendlere i yderkommuner og udvidelse med 10 danske småøer**2.1.1. Gældende ret**2.1.2. Lovforslaget**2.2. Indførelse af ø-fradrag i yderkommuner og visse øer**2.2.1. Gældende ret**2.2.2. Lovforslaget**2.3. Fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund**2.3.1. Gældende ret**2.3.2. Lovforslaget**2.4. Nedsættelse af bundskatten**2.4.1. Gældende ret**2.4.2. Lovforslaget**2.5. Præcisering af brofradrag for kronisk syge og invalider**2.5.1. Gældende ret**2.5.2. Lovforslaget**3. Regionale konsekvenser, herunder konsekvenser for landdistrikter**4. Forholdet til databeskyttelseslovgivningen**5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**5.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige**5.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige**6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**7. Administrative konsekvenser for borgerne**8. Miljømæssige konsekvenser**9. Forholdet til EU-retten*

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget udmønter personskatteelementerne vedrørende styrket mobilitet i yderkommuner og på øer i *Aftale om Finansloven for 2019* indgået den 30. november 2018 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at styrke mobiliteten i yderkommunerne og på øer ved:

- At permanentgøre det forhøjede befordringsfradrag for yderkommuner og samtidig udvide ordningen med de 10 danske småøer Aarø, Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø og Tunø, således at alle 27 ikke-brofaste småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer omfattes.
- At indføre et nyt fradrag på godt 200 kr. pr. overnatning til pendlere, som bor på en ikke-brofast ø i de 25 udpegede yderkommuner eller på en af de 10 danske småøer Aarø, Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø og Tunø, og som ikke har mulighed for at komme hjem og overnatte på grund af afstanden mellem arbejde og bopæl.
- At sidestille kørsel over broforbindelsen ved Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) med de øvrige brugerbetalte broforbindelser (Storebælt og Øresund) ved indførelse af et fradrag for pendlers passage.

Med lovforslaget foreslås således at videreføre det forhøjede befordringsfradrag for pendlere i yderkommuner som en permanent ordning og samtidig udvide ordningen med 10 danske småøer, indføre et ø-fradrag i yderkommuner og på de nævnte 10 danske småøer og indføre fradrag for passage af Kronprinsesse Marys Bro.

Herudover foreslås det at nedsætte bundskatten med 0,03 procentpoint for at kompensere for forhøjelse af kommuneskatten og manglende udnyttelse af den pulje, der var afsat til kommunale skattelempelser. Det skrå skatteloft fastholdes uændret.

Endvidere foreslås det præciseret, at personer, der er kronisk syge og invalider, som fratrækker det særlige fradrag for befordring efter ligningslovens § 9 D, også kan foretage fradrag for bropassage efter ligningslovens § 9 C, stk. 9.

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med lovforslaget er at udmønte personskatteelementerne i *Aftale om finansloven for 2019*. Forslaget har således til formål at styrke mobiliteten i yderkommunerne og på øer, hvilket forventes at øge incitamenterne for bosættelse i yderkommunerne og på de danske småøer, og samtidig indføre fradrag for broafgift på Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro), når denne passeres som led i den normale transportvej mellem sædvanlig bopæl og arbejde.

Pendlere bosat i yderkommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø,

Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa er i dag omfattet af regler, der giver mulighed for et forhøjet befordringsfradrag. Målet med det forhøjede befordringsfradrag er at gøre det mere attraktivt for personer, der arbejder f.eks. i de større byer, at bosætte sig i yderkommunerne og at fastholde erhvervsaktive, der allerede bor der. Hensigten er at styrke befolkningsudviklingen i yderkommunerne og give yderkommunerne større del i indkomstfremgangen i de større byer.

Med lovforslaget foreslås det at videreføre ordningen med forhøjet befordringsfradrag som en permanent ordning og samtidig udvide ordningen med de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø, således at alle 27 småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer omfattes. Herved omfattes de yderkommuner og de øer, der er udpeget som yderområder til brug for fordelingen af EU-midler under det nuværende og det forrige regional- og socialfondsprogram, mens andre øer ikke er omfattet.

Pendlere på ikke-brofaste øer i yderkommunerne har i visse tilfælde ingen større fordel af ordningen med forhøjet befordringsfradrag i yderkommunerne, fordi de på grund af afstanden til arbejdsstedet kun pendler f.eks. en til to gange ugentligt og anvender en alternativ bolig i nærheden af arbejdsstedet til overnatning. Da mange af disse pendlere har et fast arbejdssted, kan de ikke foretage fradrag for merudgiften til logi efter reglerne om rejsefradrag.

Med forslaget foreslås det at styrke incitamenterne for bosættelse på ikke-brofaste øer i yderkommunerne og på de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø ved at indføre en målrettet lempelse af reglerne om fradrag for logi (et ø-fradrag).

Med forslaget foreslås det herudover at indføre et særligt standardfradrag for broafgiften på Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro), når denne passerer som led i den normale transportvej mellem sædvanlig bopæl og arbejde – i lighed med de nuværende standardfradrag for pendlers passage af de to øvrige betalingsbroforbindelser over Øresund og Storebælt.

Forslaget har endvidere til formål at sænke bundskatten for at kompensere for forhøjelse af kommuneskatten.

Endelig foreslås en præcisering af reglerne for brofradrag for kronisk syge og invalider.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Permanent forhøjet befordringsfradrag for pendlere i yderkommuner og udvidelse med 10 danske småøer

2.1.1. Gældende ret

Pendlere kan få fradrag for befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads med et beløb, som beregnes på grundlag af den normale transportvej ved bilkørsel efter en kilometertakst, der fastsættes af Skatterådet, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 1. Der kan dog kun foretages fradrag for den del af befordringen pr. arbejdsdag, der overstiger 24 kilometer.

Befordringsfradraget er et ligningsmæssigt fradrag, det vil sige et fradrag ved opgørelsen af den

skattepligtige indkomst. Skatteværdien af et ligningsmæssigt fradrag udgør ca. 25,6 pct. (inkl. kirkeskat) i 2019 i en kommune med en skatteprocent svarende til landsgennemsnittet.

Udgør befordringen pr. arbejdsdag til og med 120 km, beregnes fradraget med den kilometertakst, som Skatterådet årligt fastsætter. For befordring herudover beregnes fradraget med 50 pct. af den fastsatte kilometertakst, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 3, 2. pkt.

Kilometertaksten udgør i 2019 1,98 kr. pr. km for kørsel mellem 25-120 km og 0,99 kr. pr. km for kørsel over 120 km, jf. bekendtgørelse nr. 1308 af 20. november 2018 om Skatterådets satser for 2019 vedrørende fradrag for befordring mellem hjem og arbejdsplads og udbetaling af skattefri godtgørelse for erhvervsmæssig befordring.

De gældende regler om forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner indebærer, at pendlere, der bor i en af de 25 udpegede yderkommuner, får beregnet befordringsfradrag med Skatterådets fulde kilometersats for kørsel over 120 km dagligt, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt. Kørsel ud over 120 km dagligt beregnes for disse pendlere således ikke med 50 pct. af kilometertaksten som for andre skattepligtige, men med den fulde kilometertakst.

Pendlere med sædvanlig bopæl i en af de 25 yderkommuner Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa har efter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt., adgang til det forhøjede befordringsfradrag, hvis de opfylder de almindelige betingelser for at kunne få befordringsfradrag.

Ordnningen om det forhøjede befordringsfradrag blev indført som en midlertidig ordning fra 2004-2006 og er ad flere omgange blevet forlænget. Endvidere blev ordningen i 2014 udvidet med 9 nye kommuner fra 2015-2018.

Udvidelsen af kredsen af yderkommuner i 2014 til de nuværende 25 yderkommuner skete med de 9 yderligere kommuner, der omfattedes af regeringens definition af yderkommuner til brug for fordeling af EU-midler til regionalfondsprogrammet og socialfondsprogrammet for 2014-2020.

Det overordnede formål med det danske regionalfondsprogram og socialfondsprogram for 2014-2020 er at medvirke til at styrke den økonomiske vækst i alle danske regioner og bidrage til at indfri EU2020-målene om intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Det skal primært ske ved at øge jobskabelsen (antal arbejdstimer) og produktivitetsudviklingen (værdiskabelsen pr. arbejdstime).

Yderkommunerne til brug for fordeling af EU-midler er udpeget efter følgende objektive kriterier:

- Lav erhvervsindkomst: Kommunens erhvervsindkomst pr. indbygger er under 90 pct. af landsgennemsnittet (gennemsnit over seneste 3 år)
- Geografisk placering: Der er mere end en halv times kørsel til en større by, hvor en større by er defineret ved at have mere end 45.000 indbyggere (Hovedstadsområdet, Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg, Randers, Kolding, Horsens, Vejle, Roskilde, Herning og Helsingør).

De nuværende 25 yderkommuner er udpeget efter disse kriterier, bortset fra kommunerne Brønderslev og Faaborg-Midtfyn, som ved ændringen i 2014 blev fastholdt under ordningen, da pendlere kunne have bosat sig eller opretholdt bopælen i disse oprindelige yderkommuner i forventningen om, at de kunne anvende det forhøjede befordringsfradrag frem til 2018 efter de hidtil gældende regler.

Ordningen udløber med udgangen af 2018, hvorefter der ikke kan komme nye pendlere under ordningen. Det forhøjede befordringsfradrag kan anvendes til og med indkomståret 2018 eller i 7 år fra det tidspunkt, hvor den skattepligtige inden udgangen af 2018 opnår retten til fradraget første gang. For en pendler, som har været omfattet af ordningen fra og med indkomståret 2012, vil indkomståret 2018 være sidste år med forhøjet befordringsfradrag. En pendler, som først bliver omfattet af ordningen fra og med 2018 og bliver boende i en yderkommune, kan anvende ordningen til og med indkomståret 2024. Adgangen til at foretage forhøjet befordringsfradrag for skattepligtige bosat i de såkaldte yderkommuner ophører således senest med udgangen af indkomståret 2024.

2.1.2. Lovforslaget

Det foreslås at videreføre det forhøjede befordringsfradrag i de udpegede yderkommuner som en permanent ordning og samtidig udvide ordningen med de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø.

Afgrænsningen af de nuværende 25 yderkommuner omfattet af det forhøjede befordringsfradrag, som er udpeget på baggrund af objektive kriterier for fordeling af EU-midler under det nuværende og det forrige regional- og socialfondsprogram, er begrundet i et sagligt hensyn (udvikling af yderområder med særlige udfordringer). Imidlertid er 27 danske ikke-brofaste småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer omfattet af definitionen på yderområder til brug for fordelingen af EU-midler, mens kun 17 af disse småøer ligger i en af de nuværende 25 yderkommuner. Det foreslås derfor at medtage de resterende 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø under ordningen, således at alle 27 småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer omfattes.

Forslaget indebærer, at pendlere, der bor i en af de 25 udpegede yderkommuner, også fremover får beregnet befordringsfradrag med Skatterådets fulde kilometersats for kørsel over 120 km dagligt. Tilsvarende vil pendlere, der bor på en af de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø, fremover kunne få beregnet befordringsfradrag med den fulde kilometersats for kørsel over 120 km dagligt.

Det forhøjede befordringsfradrag kan efter forslaget foretages uden tidsbegrænsning, så længe pendleren har sædvanlig bopæl i en af de omfattede yderkommuner eller på en af de 10 nævnte småøer og de almindelige betingelser for fradragets foretagelse er opfyldt. Der foreslås ikke ændringer i kredsen af omfattede kommuner eller ændringer i betingelserne for at anvende ordningen i øvrigt.

2.2. Indførelse af ø-fradrag i yderkommuner og visse øer

2.2.1. Gældende ret

Efter ligningslovens § 9 A, stk. 7, jf. stk. 1, kan skattepligtige foretage rejsefradrag for udgifterne til

logi enten med lovens standardsatser eller med de faktiske udgifter. Det er bl.a. en betingelse for fradrag, at rejsen har varet mindst 24 timer, og at den skattepligtige på grund af afstanden mellem bopæl og et midlertidigt arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på sin sædvanlige bopæl. Der er således ikke fradrag for logiudgifter, hvis der er tale om et fast arbejdssted, uanset om den skattepligtige på grund af afstanden mellem bopælen og arbejdsstedet ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl.

Der kan kun foretages fradrag, hvis udgifterne til logi ikke er godtgjort af en arbejdsgiver, ligesom der ikke kan foretages fradrag, hvis arbejdsgiveren stiller frit logi til rådighed for den ansatte.

Rejsereglerne i ligningslovens § 9 A gælder både lønmodtagere og selvstændigt erhvervsdrivende. Personer, som får honorarer (honorarmodtagere), der er B-indkomst, samt personer, der har indtægt fra hobbyvirksomhed, er ikke omfattet af ligningslovens § 9 A, og kan derfor ikke foretage fradrag efter bestemmelsen.

Standardsatsen for logi er fastsat som et grundbeløb på 195 kr. (2010-niveau) pr. døgn, jf. ligningslovens § 9 A, stk. 2, nr. 4. Grundbeløbet reguleres årligt efter personskattelovens § 20. Standardsatsen for logi er 219 kr. pr. døgn i 2019.

Rejsefradraget for logi er for lønmodtagere et ligningsmæssigt fradrag, det vil sige et fradrag ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Skatteværdien af et ligningsmæssigt fradrag udgør ca. 25,6 pct. i 2019 i en kommune med en skatteprocent svarende til landsgennemsnittet.

Selvstændigt erhvervsdrivende, der på grund af afstanden mellem bopæl og et midlertidigt arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på deres sædvanlige bopæl, kan foretage fradrag med samme standardsats som lønmodtagere eller fradrag for de faktisk dokumenterede erhvervsmæssige udgifter til logi. Betingelserne for at være på rejse er de samme som for lønmodtagere. For selvstændigt erhvervsdrivende tages fradraget ved opgørelsen af den personlige indkomst.

Efter statsskattelovens § 6 litra a, kan der foretages fradrag for erhvervsmæssige udgifter (driftsudgifter). Med hjemmel heri kan der efter fast praksis under visse betingelser indrømmes fradrag for dobbelt husførelse. Lønmodtagere kan efter disse regler få fradrag for merudgifter til kost og logi m.v. på en rejse. I stedet for dokumenterede faktiske merudgifter kan der ske fradrag med en standardsats på 400 kr. pr. uge fastsat af Skatterådet. Fradrag for dobbelt husførelse forudsætter dog, at der er tale om en midlertidig dobbelt husførelse, og der er ikke fradrag for en længere periode end to år, medmindre der er særlige omstændigheder. Bedømmelsen af, om en dobbelt husførelse er midlertidig og dermed giver adgang til fradrag, foretages i relation til det arbejde, som den dobbelte husførelse knytter sig til. Er der tale om et fast (ikke tidsbegrænset) arbejdssted, anses den dobbelte husførelse efter praksis herom at være af privat karakter, og der er derfor ikke adgang til fradrag for dobbelt husførelse.

Pendlere bosat på ikke-brofaste øer i yderkommuner er omfattet af de gældende regler om forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt. De omfattede 25 yderkommuner er Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjør-

ring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa. Det forhøjede befordringsfradrag indebærer, at fradragssatsen for kørsel over 120 km dagligt beregnes som for kørsel mellem 24 og 120 km. Kørsel ud over 120 km dagligt beregnes således ikke med 50 pct. af kilometersatsen som for andre skattepligtige, men med den fulde kilometersats.

2.2.2. Lovforslaget

Pendlere bosat på ikke-brofaste øer i yderkommuner er omfattet af reglerne om forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner, men har i visse tilfælde ingen større fordel heraf, fordi de f.eks. kun pendler en til to gange ugentligt og anvender en alternativ bolig i nærheden af arbejdsstedet til overnatning. Mange af disse pendlere har samtidig et fast arbejdssted og kan derfor ikke foretage fradrag for udgift til logi.

For at styrke incitamenterne for pendlers bosættelse i yderkommunerne og på de danske småøer foreslås det at indføre lempeligere regler for logifradrag (ø-fradrag) for pendlere med bopæl på ikke-brofaste øer i de nuværende 25 yderkommuner samt de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø, der samtidigt hermed foreslås omfattet af det forhøjede befordringsfradrag i lighed med de øvrige danske småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Herved vil alle 27 småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer omfattes af de foreslåede ændringer.

Lovforslaget indeholder en lempelse af rejsereglerne, således at de omfattede pendlere fra ikke-brofaste øer i de 25 yderkommuner samt de 10 småøer kan få fradrag med standardsatsen for logi, selv om der er tale om et fast arbejdssted. Der er således tale om at lempe den gældende betingelse om, at det på grund af afstanden mellem den sædvanlige bopæl og et *midlertidigt* arbejdssted ikke skal være muligt at overnatte på den sædvanlige bopæl.

Det foreslås således, at skattepligtige bosat på ikke-brofaste øer i de nuværende 25 udpegede yderkommuner, som har adgang til forhøjet befordringsfradrag, eller de 10 småøer, der fremover vil være omfattet af det forhøjede befordringsfradrag, skal have adgang til fradrag for logi med en standardsats på 195 kr. (2010-niveau), når de på grund af afstanden mellem bopæl og et fast arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på deres sædvanlige bopæl.

Efter forslaget vil pendlere fra ikke-brofaste øer i de udpegede yderkommuner og de 10 småøer fra indkomståret 2019 således kunne fradrage 219 kr. pr. døgn, når de på grund af afstanden mellem deres faste arbejdssted og den sædvanlige bopæl ikke har mulighed for at overnatte på deres sædvanlige bopæl.

Den foreslåede lempelse gælder både lønmodtagere og selvstændigt erhvervsdrivende.

Fradraget vil i lighed med fradrag efter de generelle rejseregler i ligningslovens § 9 A være underlagt det generelle fradragsoft på 25.000 kr. (2010-niveau), der gælder det samlede fradrag for lønmodtagere og selvstændige.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den samtidigt hermed foreslåede videreførelse af det forhøjede befodringsfradrag efter 2018.

2.3. Fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund

2.3.1. Gældende ret

Der er efter gældende regler fradrag for passage af de to nuværende betalingsbroforbindelser i Danmark – Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 9. Der er tale om standardfradrag, hvis størrelse er fastsat direkte i loven. Der er efter gældende regler ikke fradragsret for broafgift på den kommende Fjordforbindelse Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro).

2.3.2. Lovforslaget

Det foreslås at indføre et standardfradrag for personer, der passerer Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde. Herved kan pendlere, der benytter Fjordforbindelsen Frederikssund som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde, opnå et standardfradrag for broafgiften i lighed med pendlere, der benytter de to øvrige betalingsbroforbindelser, Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen.

Det foreslås, at fradraget fastsættes til 12 kr. for passage i bil. Fradragets størrelse er fastsat på baggrund af offentliggørelsen af den endelige takst og med udgangspunkt i samme principper, som er anvendt ved fastsættelsen af fradragene på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, hvilket indebærer, at der ikke er fradrag for den fulde udgift til en enkeltpassage.

Der foreslås ikke fradrag for passage ved benyttelse af kollektiv trafik, da der ikke forventes kollektiv trafik over broen og et fradrag endvidere i givet fald ville være meget beskedent.

Ligesom fradragene for broafgiften på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen foreslås fradraget for broafgiften på Fjordforbindelsen Frederikssund fastsat direkte i loven uden automatisk regulering.

2.4. Nedsættelse af bundskatten

2.4.1. Gældende ret

Grundlaget for bundskatten består af den personlige indkomst med tillæg af eventuel positiv nettokapitalindkomst. Der kan ikke fradrages negativ nettokapitalindkomst og ligningsmæssige fradrag i grundlaget for bundskatten. For ægtefæller foretages der en udligning af deres eventuelle positive og negative nettokapitalindkomster, før bundskatten beregnes, så det kun er i det omfang, at de samlet set har positiv nettokapitalindkomst, at denne medregnes til bundskattegrundlaget.

Bundskatten beregnes for indkomståret 2019 med 12,16 pct.

Der gælder særlige regler for indbyggerne på Ertholmene (dvs. Christiansø og Frederiksø), som ikke betaler sundhedsbidrag, kommuneskat og kirkeskat. De pågældende indbyggere er derfor undtaget for den gradvise forhøjelse af bundskatten i takt med udfasningen af sundhedsbidraget. For indbyggerne på Ertholmene udgør bundskatten 4,16 pct. for indkomståret 2019.

I 2014 og 2016 blev der gennemført forhøjelser af bundskatten for at finansiere henholdsvis tilbage-
rulning af forsyningssikkerhedsafgiften og afskaffelse af PSO-afgiften. Forhøjelserne sker gradvist
fra henholdsvis indkomståret 2015 og 2018.

Der er fastsat et loft over den samlede skatteprocent, som en skattepligtig kan komme til at betale af
sin indkomst. Dette loft benævnes det skrå skatteloft. Der gælder ét loft for beskatningen af person-
lig indkomst og ét for beskatningen af positiv nettokapitalindkomst.

Det skrå skatteloft for personlig indkomst virker på den måde, at hvis indkomstskatteprocenterne til
staten bestående af sundhedsbidrag, bundskat og topskat samt skatteprocenten til kommunen til
sammen for indkomståret 2019 overstiger 52,05 pct., så reduceres topskatten for så vidt angår den
personlige indkomst med en procent svarende til forskellen mellem summen af skatteprocenterne og
52,05 pct. Tilsvarende reduceres procenten for topskatten af positiv nettokapitalindkomst med en
procent svarende til forskellen mellem summen af skatteprocenterne og 42 pct.

Parallelt med forhøjelserne af bundskatten som følge af tilbagerulning af forsyningssikkerhedsafgif-
ten og afskaffelse af PSO-afgiften forhøjes det skrå skatteloft for personlig indkomst gradvist til
52,07 pct. fra 2022.

2.4.2. Lovforslaget

Ved forårets økonomiaftale med KL om kommunernes økonomi for 2019 blev det aftalt at under-
støtte skattenedsættelser i den enkelte kommune. Der blev derfor afsat en pulje til skattenedsættelser
på 250 mio. kr. Med kommunernes vedtagelse af budgetter og skatteprocenter for 2019 kan det kon-
stateres, at kommuneskatten samlet set stiger med ca. 70 mio. kr. i 2019, således at der samlet set
sker en nettoforøgelse af det kommunale skatteniveau i forhold til det tilsigtede på i alt ca. 320 mio.
kr.

Det foreslås på den baggrund at kompensere borgerne for denne skattestigning ved at nedsætte den
statslige bundskat i 2019 og følgende år med 0,03 procentpoint.

For indkomståret 2019 foreslås bundskatten således sænket fra 12,16 pct. til 12,13 pct., i 2020 og
2021 fra 12,17 pct. til 12,14 pct. og i 2022 og efterfølgende indkomstår fra 12,18 pct. til 12,15 pct.

For indbyggerne på Ertholmene foreslås bundskatten for indkomståret 2019 sænket fra 4,16 pct. til
4,13 pct., i 2020 og 2021 fra 4,17 pct. til 4,14 pct. og i 2022 og efterfølgende indkomstår fra 4,18
pct. til 4,15 pct.

Herved ydes der compensation til skatteyderne set under ét for det højere kommuneskatteniveau fra
og med 2019.

Det skrå skatteloft for personlig indkomst foreslås ikke nedsat parallelt med bundskattenedsættel-
sen. Den indirekte stramning af skatteloftet, som nedsættelsen af bundskatten og fastholdelsen af
skatteloftet medfører, modsvarer det øgede skatteloftsnedslag, der gives som følge af det højere
kommuneskatteniveau, der kompenseres for.

2.5. Præcisering af brofradrag for kronisk syge og invalider

2.5.1. Gældende ret

Efter ligningslovens § 9 D kan personer, der har varigt nedsat funktionsevne eller er kronisk syge, i

stedet for at benytte fradraget for befordring mellem hjem og arbejde efter ligningslovens § 9 C fratrække et nærmere fastsat fradrag for deres befodringsudgifter, når de har særlige udgifter til befodrning mellem hjem og arbejdsplads, og brug af egen bil er nødvendig som følge af sygdommen eller invaliditeten m.v.

Reglerne i § 9 C vedrørende bl.a. det almindelige befodringsfradrag for befodrning mellem hjem og arbejde finder ikke anvendelse, når § 9 D anvendes. Dette sikrer, at en person ikke kan få både det særlige befodringsfradrag for kronisk syge og invalider og det almindelige befodringsfradrag for den samme kørsel. Efter ordlyden i § 9 D gælder denne afskæring imidlertid også fradraget i § 9 C, stk. 9, for passage af Storebælts- eller Øresundsforbindelsen. Der er tale om et standardfradrag, hvis størrelse er fastsat direkte i ligningslovens § 9 C, stk. 9. Der er ikke fastsat et lignende fradrag i ligningslovens § 9 D.

Efter en formålsfortolkning er det i praksis blevet administreret således, at der også gives fradrag efter § 9 C, stk. 9, når der foretages fradrag efter § 9 D.

2.5.2. Lovforslaget

Det foreslås at præcisere i lovtæksten, at personer, der foretager fradrag for befodrning efter ligningslovens § 9 D, også kan foretage fradrag for bropassage efter ligningslovens § 9 C, stk. 9.

3. Regionale konsekvenser, herunder konsekvenser for landdistrikter

De foreslåede elementer vedrørende forhøjet befodringsfradrag for pendlere bosiddende i yderkommuner og på 10 danske småøer samt indførelse af et ø-fradrag vurderes at styrke mobiliteten i yderkommunerne og på de danske småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer, hvilket kan bidrage til at fastholde og tiltrække erhvervsaktive beboere i yderkommunerne og på de nævnte danske småøer.

Forslaget skønnes således at have positive konsekvenser for yderkommunerne og de 27 danske småøer i Sammenslutningen af Danske Småøer, der dog ikke kan kvantificeres nærmere.

Det foreslåede standardfradrag for broafgift på Fjordforbindelsen Frederikssund tager højde for pendlernes merudgift i forbindelse med transport mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads. Fradraget vurderes derfor at styrke mobiliteten for pendlere, der benytter betalingsbroen.

4. Forholdet til databeskyttelseslovgivningen

Lovforslaget indeholder ikke nye regler om behandling af personoplysninger.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Den del af lovforslaget, der vedrører videreførelse af forhøjet befodringsfradrag for pendlere i yderkommuner, samt udvidelse med en række småøer, skønnes at berøre godt 30.000 personer.

Ved gældende regler er der en gradvis udfasning af det forhøjede fradrag (7-års reglen). Det skønnes på denne baggrund, at det umiddelbare mindreprovenu vil udgøre ca. 30 mio. kr. i 2019 sti-

gende til ca. 100 mio. kr. årligt fra og med 2025. Mindreprovenuet efter tilbageløb og adfærd skønnes at udgøre ca. 20 mio. kr. i 2019 og ca. 70 mio. kr. årligt fra og med 2025, jf. tabel 1.

Det forhøjede fradrag i 2019 er indregnet i forskudsopgørelsen, der bygger på tidligere års skatteoplysninger, og finansårsvirkningen svarer derfor til den umiddelbare virkning af forslaget i 2019.

Det umiddelbare mindreprovenu for kommunerne skønnes at udgøre ca. 30 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 95 mio. kr. fra og med 2025. Forslaget får ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomståret 2019, da det af tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2019. I den forbindelse vil der, for så vidt angår indkomstskatterne for de kommuner, der vælger at selvbudgettere deres udskrivningsgrundlag i 2019, ske en neutralisering af lovens virkning i forbindelse med afregningen af de kommunale skatter vedrørende indkomståret 2019 i 2022.

Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regionerne.

Den begrænsede adfærdsvirkning kan henføres til arbejdsudbudseffekten af det forhøjede befordringsfradrag for pendlere i yderkommunerne.

Reglerne om forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner har karakter af en skatteudgift, og nærværende lovforslag medfører en forøgelse heraf svarende til forslagets umiddelbare mindreprovenu.

Tabel 1. Permanent forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner og visse øer

Mio. kr. (2019-niveau)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2019
Umiddelbar virkning	-30	-40	-45	-60	-80	-90	-100	-100	-30
Virkning efter tilbageløb	-25	-30	-35	-45	-60	-70	-75	-75	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-20	-25	-30	-40	-55	-60	-70	-70	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	-30	-40	-45	-60	-75	-85	-95	-	-

Den del af lovforslaget, der vedrører indførelse af et ø-fradrag for pendlere i yderkommuner (lempe af rejsereglerne for pendlere fra ikke-brofaste øer i de i forvejen udpegede yderkommuner) og visse småøer, skønnes at kunne omfatte ca. 4.000 personer, som i dag pendler fra en ikke-brofast ø. Det forventes ikke, at alle pendlerne vil udnytte fradraget fuldt ud.

Forslaget skønnes at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 15 mio. kr. årligt. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et mindreprovenu på ca. 10 mio. kr. årligt, jf. tabel 2.

Borgere, der kan benytte ø-fradraget, vil selv skulle ændre i deres forskudsopgørelse for at få fradraget allerede i 2019. Idet fradraget forventes at ville have en vis størrelse for den enkelte borger, skønnes det, at ca. 1/3 af de berørte borgere ændrer i deres forskudsopgørelse. Finansårsvirkningen skønnes på denne baggrund til ca. 5 mio. kr.

Det umiddelbare mindreprovenu for kommunerne skønnes at udgøre ca. 15 mio. kr. årligt. Forslaget får ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomståret 2019, da det af

tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2019. I den forbindelse vil der, for så vidt angår indkomstskatterne for de kommuner, der vælger at selvbudgettere deres udskrivningsgrundlag i 2019, ske en neutralisering af lovens virkning i forbindelse med afregningen af de kommunale skatter vedrørende indkomståret 2019 i 2022.

Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regionerne.

Indførelsen af ø-fradrag for pendlere i yderkommuner har karakter af en skatteudgift, der svarer til forslagets umiddelbare mindreprovenu.

Tabel 2. Indførelse af ø-fradrag i yderkommuner og visse øer

Mio. kr. (2019-niveau)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2019
Umiddelbar virkning	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-5
Virkning efter tilbageløb	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-	-

Den del af lovforslaget, der vedrører indførelse af fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) mellem hjem og arbejde, skønnes at berøre 10.000-12.000 personer. Størrelsen af fradraget for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) er fastsat på baggrund af offentliggørelsen af den endelige takst og med udgangspunkt i de samme principper, som er anvendt ved fastsættelsen af fradragene på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, hvilket indebærer, at der ikke er fradrag for den fulde udgift til en enkeltpassage. Broen forventes først at blive taget i brug i den sidste del af 2019.

Med et fradrag på 12 kr. pr. passage skønnes forslaget at medføre et umiddelbart mindreprovenu på ca. 5 mio. kr. i 2019 og ca. 15 mio. kr. årligt fra og med 2020. Efter tilbageløb og adfærd skønnes et mindreprovenu på ca. 5 mio. kr. i 2019 og ca. 10 mio. kr. årligt fra og med 2020, jf. tabel 3.

Det umiddelbare mindreprovenu for kommunerne skønnes at udgøre ca. 5 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 15 mio. kr. fra og med 2020. Forslaget får ingen umiddelbare økonomiske virkninger for kommunerne for indkomståret 2019, da det af tidsmæssige grunde ikke har været muligt at indarbejde virkningen af forslaget i det statsgaranterede udskrivningsgrundlag for 2019. I den forbindelse vil der, for så vidt angår indkomstskatterne for de kommuner, der vælger at selvbudgettere deres udskrivningsgrundlag i 2019, ske en neutralisering af lovens virkning i forbindelse med afregningen af de kommunale skatter vedrørende indkomståret 2019 i 2022.

Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regionerne.

Indførelsen af fradrag for passage af Kronprinsesse Marys Bro mellem hjem og arbejde har karakter af en skatteudgift, der svarer til forslagets umiddelbare mindreprovenu.

Tabel 3. Indførelse af fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund

Mio. kr. (2019-niveau)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2019
Umiddelbar virkning	-5	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	0
Virkning efter tilbageløb	-5	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-5	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	-5	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-	-

Den del af lovforslaget, der vedrører en nedsættelse af bundskatten, skønnes at indebære et umiddelbart mindreprovenu på 355 mio. kr. i 2019 og ca. 250 mio. kr. efter tilbageløb og adfærd, jf. tabel 4.

For finansåret 2019 skønnes det umiddelbare mindreprovenu at udgøre ca. 175 mio. kr. Den resterende del af mindreprovenuet for 2019 vil blive udmøntet som overskydende skat eller reduceret restskat i forbindelse med årsopgørelsen for 2019 i foråret 2020.

For topskatteydere i kommuner, der er omfattet af det skrå skatteloft, medfører den lavere bundskattesats en afledt effekt på det skrå skatteloft, idet en del af bundskattenedsættelsen ikke vil slå igennem på skattebetalingen, men blive neutraliseret af et mindre nedslag i topskatten. Samlet set reduceres nedslaget i topskatten med 17 mio. kr., hvilket er indregnet i skønnet over den umiddelbare virkning på ca. 355 mio. kr. En del af de 17 mio. kr. vil delvist tilfalde kommunerne, da den kommunale medfinansiering af skattenedslaget vil reduceres med ca. 9 mio. kr. i 2019.

I forbindelse med det kommunale bloktilskud for 2020 og frem vil skøn over kommunernes skatteindtægter, herunder skøn for medfinansiering af skattenedslaget, som følge af det skrå skatteloft være baseret på den nye bundskat. Der vil således i den forbindelse blive taget højde for mindreudgifterne for kommunerne som følge af bundskattenedsættelsens virkning på det skrå skatteloft.

Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser for regionerne.

Tabel 4. Nedsættelse af bundskatten

Mio. kr. (2019-niveau)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varigt	Finansår 2019
Umiddelbar virkning	-355	-355	-355	-355	-355	-355	-355	-355	-175
Virkning efter tilbageløb	-270	-270	-270	-270	-270	-270	-270	-270	-
Virkning efter tilbageløb og adfærd	-250	-250	-250	-250	-250	-250	-250	-250	-
Umiddelbar virkning for kommuneskatten	9	0	0	0	0	0	0	-	-

Den del af lovforslaget, der vedrører præcisering af brofradrag for kronisk syge og invalider, har ingen provenuvirkning.

5.2. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forslaget om videreførelse af forhøjet befodringsfradrag og udvidelse med 10 danske småøer skønnes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen til systemændringer vedrørende årsopgørelsen i størrelsesordenen 1,0 mio. kr.

Forslaget om brofradrag for Fjordforbindelsen Frederikssund skønnes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen til systemændringer vedrørende forskudsopgørelsen og årsopgørelsen i størrelsesordenen 1,8 mio. kr.

Forslaget om ø-fradrag og nedsættelse af bundskatten skønnes ikke at medføre implementeringskonsekvenser for det offentlige.

De administrative omkostninger for Skatteforvaltningen finansieres inden for rammerne af finansloven for 2019.

Forslaget vurderes at følge principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget om videreførelse af det forhøjede befordringsfradrag som en permanent ordning skønnes at medføre beskedne positive afledte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, i det omfang der kan tiltrækkes eller fastholdes kvalificeret arbejdskraft fra yderkommunerne. Herudover indeholder lovforslaget ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget om videreførelse af det forhøjede befordringsfradrag som en permanent ordning betyder, at borgere med sædvanlig bopæl i en yderkommune, der hidtil har været omfattet af det forhøjede befordringsfradrag, ikke behøver ændre i forskudsopgørelsen for 2019 for at opnå det forhøjede befordringsfradrag fra og med 2019. Skattepligtige, der ikke tidligere har været omfattet af det forhøjede befordringsfradrag – f.eks. tilflyttere til en af de omfattede yderkommuner i starten af marts 2019 – skal rette forskudsopgørelsen for 2019 for at opnå det forhøjede befordringsfradrag ved beregning af foreløbig skat. Retter borgerne ikke selv i deres forskudsopgørelse, vil de på årsopgørelsen for 2019, der modtages i foråret 2020, i de fleste tilfælde automatisk få beregnet befordringsfradraget efter reglerne om forhøjet befordringsfradrag.

Forslagene om ø-fradrag og brofradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund betyder, at borgere, der kan anvende fradragene, selv skal ændre i forskudsopgørelsen for 2019 for at opnå henholdsvis ø-fradrag og brofradrag ved beregning af foreløbig skat allerede for 2019. Retter borgerne ikke selv i deres forskudsopgørelse, kan oplysningerne indberettes af borgerne i forbindelse med årsopgørelsen for 2019. Der sker ikke automatisk beregning af ø-fradrag og brofradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund.

For så vidt angår nedsættelse af bundskatten, vil denne ændring blive indarbejdet i forskudsændringssystemet for 2019. Skattelettelsen opnås i løbet af 2019, hvis den skattepligtige får ændret sin forskudsopgørelse i løbet af indkomståret, mens de resterende skattepligtige vil få skattelettelsen i forbindelse med årsopgørelsen for 2019, som er tilgængelig i TastSelv i marts 2020. Her vil nedsættelsen af bundskatten alt andet lige resultere i en større overskydende skat eller en lavere restskat.

8. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget medfører ingen nævneværdige miljømæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget om videreførelse af det forhøjede befordringsfradrag som en permanent ordning er en uændret videreførelse af den nuværende ordning, dog således at der under ordningen fremover medtages 10 danske småøer omfattet af definitionen på yderområder til brug for fordelingen af EU-midler under regionalfonds- og socialfondsprogrammet.

Ordnningen giver adgang til en skattemæssig fordel for en begrænset gruppe af indenlandske arbejdstagere som andre, herunder vandrende arbejdstagere, der er bosiddende i en anden medlemsstat, og som måtte være skattepligtige til Danmark med ret til dansk befordringsfradrag, ikke har adgang til. I det omfang en sådan ordning måtte udgøre en restriktion i forhold til EU-reglerne om arbejdskraftens fri bevægelighed, vurderes det, at afgrænsningen af de omfattede kommuner, som er er udpeget på baggrund af objektive kriterier for fordeling af EU-midler under det nuværende og forrige regionalfonds- og socialfondsprogram, er begrundet i et sagligt hensyn (udvikling af yderområder med særlige udfordringer) og proportional. Forslaget vurderes på den baggrund at være i overensstemmelse med EU-retten.

Forslaget om ø-fradrag er baseret på de nuværende regler om forhøjet befordringsfradrag til pendlere i 25 særligt udpegede yderkommuner, jf. ovenfor, og vurderes på den baggrund ikke at have selvstændige EU-retlige aspekter.

Forslaget om brofradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund vurderes i lighed med de nuværende standardfradrag for passage af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen ikke at have EU-retlige aspekter.

Forslagets øvrige dele indeholder ikke EU-retlige aspekter.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. december 2018 til den 16. januar 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Akademikerne, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Business Denmark, Børsmæglerforeningen, CEPOS, Cevea, Danmarks Evalueringsinstitut, Dansk Aktionærforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Iværksætterforening, Dansk Journalistforbund, Dansk Metal, Dansk Told- og Skatteforbund, Danske Advokater, Danske Regioner, Datatilsynet, DI, DTL, Erhvervsstyrelsen - Team Effektiv Regulering, Finans Danmark, Finansforbundet, Finansektorens Arbejdsgiverforening, Finanstilsynet, FOA, Foreningen af Danske Skatteankenævn, Foreningen Danske Revisorer, Forsikring og Pension, Frie Funktionærer, FSR - danske revisorer, FTF, HK-Kommunal, HK-Privat, HORESTA, Ingeniørforeningen, IT-branchen, Justitia, KL, Kraka, Kristelig Arbejdsgiverforening, Landbrug & Fødevarer, Landsskatteretten, Ledernes Hovedorganisation, LO, Lønmodtagernes Dyrtidsfond, RockwoolFonden, Sammenslutningen af Danske Småøer, SEGES, Skatteankestyrelsen, SMVDanmark, SRF Skattefaglig Forening og Ældre Sagen.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget skønnes samlet set at medføre et mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd på ca. 285 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 340 mio. kr. i 2025. Den varige virkning skønnes til et mindreprovenu på 340 mio. kr.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Forslaget om permanent forhøjet befodringsfradrag og udvidelse med 10 danske småøer skønnes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen til systemændringer vedrørende årsopgørelsen i størrelsesordenen 1,0 mio. kr. Forslaget om brofradrag for Fjordforbindelsen Frederikssund skønnes at medføre administrative omkostninger for Skatteforvaltningen til systemændringer vedrørende forskudsopgørelsen og årsopgørelsen i størrelsesordenen 1,8 mio. kr.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget om videreførelse af det forhøjede befodringsfradrag som en permanent ordning skønnes at medføre beskedne positive afledte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, i det omfang der kan tiltrækkes eller fastholdes kvalificeret arbejdskraft fra yderkommunerne.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen nævneværdige
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen nævneværdige
Forholdet til EU-retten	<p>Forslaget om videreførelse af det forhøjede befodringsfradrag som en permanent ordning og udvidelse med 10 småøer er en videreførelse af den nuværende ordning, hvor afgrænsningen af de omfattede kommuner, som er udpeget på baggrund af objektive kriterier for fordeling af EU-midler under det nuværende og det forrige regionalfonds- og socialfondsprogram, er begrundet i et saglig hensyn (udvikling af yderområder med særlige udfordringer) og proportional. Forslaget vurderes på den baggrund at være i overensstemmelse med EU-retten.</p> <p>Forslaget om ø-fradrag er baseret på de nuværende regler om forhøjet befodringsfradrag til pendlere i 25 særligt udpegede yderkommuner, jf. ovenfor, og vurderes på den baggrund ikke at have selvstændige EU-retlige aspekter.</p> <p>Forslaget om brofradrag for passage af Frederikssundsforbindelsen vurderes i lighed med de nuværende standardfradrag for passage af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen ikke at have EU-retlige aspekter.</p> <p>Forslagets øvrige dele indeholder ikke EU-retlige aspekter.</p>	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Der er efter gældende regler ikke mulighed for at foretage rejsefradrag for logi, hvis der overnattes væk fra bopælen, fordi der på grund af afstanden mellem bopælen og et *fast* (ikke midlertidigt) arbejdssted ikke er mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl. Efter gældende regler er der alene rejsefradrag for pendlere, som på grund af afstanden mellem bopæl og et *midlertidigt* arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl, jf. ligningslovens § 9 A.

En række arbejdssteder vil altid være midlertidige, uanset om lønmodtageren er fast eller midlertidigt ansat. Et eksempel er arbejdssteder, hvor der bliver udført bygge- og anlægsarbejder. For andre arbejdssteder, som ikke i sig selv er af midlertidig karakter, og hvor arbejdet i princippet lader sig udføre på det samme sted dag ud og dag ind - fx arbejde på en fabrik eller et slagteri - forudsætter "et midlertidigt arbejdssted" en tidsbegrænsning. En fastansat lønmodtager på sådanne arbejdssteder har derfor ikke et midlertidigt arbejdssted.

Rejsefradrag for logi kan efter gældende regler foretages af både lønmodtagere og selvstændigt erhvervsdrivende. For lønmodtagere er fradraget et ligningsmæssigt fradrag, mens selvstændigt erhvervsdrivende kan fradrage erhvervsmæssige rejseudgifter ved opgørelsen af den personlige indkomst. Fradraget kan foretages enten med de faktiske udgifter eller med satsen i ligningslovens § 9 A, stk. 2, nr. 4.

Der er endvidere efter gældende regler om forhøjet befordringsfradrag i yderkommuner for pendlere, der bor i en af de 25 udpegede yderkommuner, adgang til at få beregnet befordringsfradrag med Skatterådets fulde kilometersats for kørsel over 120 km dagligt, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt. Kørsel ud over 120 km dagligt beregnes for disse pendlere således ikke med 50 pct. af kilometertaksten som for andre skattepligtige, men med den fulde kilometertakst.

De 25 yderkommuner er Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 12, i ligningslovens § 9 A, hvorefter pendlere omfattet af reglerne om forhøjet befordringsfradrag med bopæl på en ikke-brofast ø i en yderkommune eller på en af de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø som på grund af afstanden mellem bopæl og et fast arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl, kan fradrage udgifter til logi med standardsatsen efter reglerne i § 9 A, stk. 2, nr. 4.

Det foreslås således, at skattepligtige bosat på ikke-brofaste øer i en af de nuværende 25 udpegede yderkommuner eller de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø får adgang til fradrag for logi med en standardsats på 195 kr. (2010-niveau),

når de på grund af afstanden mellem bopæl og et fast arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på deres sædvanlige bopæl.

Efter forslaget skal pendlere fra ikke-brofaste øer i yderkommuner og fra de 10 nævnte øer fra indkomståret 2019 således kunne fradrage 219 kr. pr. døgn, når de på grund af afstanden mellem deres faste arbejdssted og den sædvanlige bopæl ikke har mulighed for at overnatte på deres sædvanlige bopæl.

Fradraget for logi foretages pr. døgn, og der er således ikke fradrag for tilsluttende timer, der ikke udgør et helt døgn på 24 timer. Dette svarer til den gældende regel for fradrag for logi, når der er tale om et midlertidigt arbejdssted, jf. ligningslovens § 9 A, stk. 2.

Der er tale om indførelse af en lempelse af betingelsen i § 9 A, stk. 1, om, at arbejdsstedet skal være midlertidigt, således at de omfattede personer kan opnå fradrag for udgifter til logi ved rejser til et fast arbejdssted (ikke midlertidigt arbejdssted), mens der ikke foreslås indført mulighed for, at arbejdsgiver udbetaler skattefri logigodtgørelse ved rejse til et fast arbejdssted.

Den foreslåede lempelse gælder både lønmodtagere og selvstændigt erhvervsdrivende. Det foreslås dog, at fradraget efter den foreslåede bestemmelse ikke kan foretages af personer, der efter gældende regler ikke kan foretage fradrag efter § 9 A. Der er tale om erhvervsfiskere, værnepligtige m.fl., der efter den gældende § 9 A, stk. 11, ikke kan foretage rejsefradrag med standardsatserne. Disse personer får dækket deres udgifter eller kan foretage fradrag efter andre regelsæt. Fradraget vil, jf. den gældende formulering af ligningslovens § 9, stk. 2, ikke være omfattet af bundfradraget for visse lønmodtagerfradrag i ligningslovens § 9, stk. 1.

Betingelsen om, at den skattepligtige på grund af afstanden mellem bopælen og det faste arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl, svarer til den tilsvarende betingelse i ligningslovens § 9 A, stk. 1, bortset fra, at der skal være tale om et fast arbejdssted og ikke et midlertidigt arbejdssted. Skattepligtige, der arbejder på et midlertidigt arbejdssted, skal således ikke kunne foretage fradrag efter den foreslåede regel, men vil kunne foretage fradrag efter gældende bestemmelser.

Ud over lempelsen vedrørende betingelsen om arbejdsstedets midlertidighed tilsigtes ingen ændringer af de nuværende betingelser for fradrag for udgifter til logi. Det er således en betingelse for fradraget for logi, at afstanden mellem bopæl og arbejdssted medfører, at den skattepligtige ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl. Det er endvidere en betingelse, at der overnatte. Hvis den skattepligtige opfylder afstandsbetingelsen, men alligevel vælger at tage hjem til den sædvanlige bopæl for at overnatte, kan der ikke foretages fradrag for logi.

Fradraget vil i lighed med fradrag efter de generelle rejseregler i ligningslovens § 9 A og fradrag for dobbelt husførelse efter statsskattelovens § 6, litra a, være underlagt det fælles fradragsloft på 25.000 kr. (2010-niveau), der gælder for lønmodtagere og selvstændiges samlede fradrag, jf. ligningslovens § 9 A, stk. 7, 4. og 5. pkt., og stk. 8, 2. pkt. I 2019 er loftet på 28.000 kr.

Følgende eksempler illustrerer den foreslåede lempelse af rejsereglerne for pendlere bosiddende på

ikke-brofaste øer i yderkommuner:

Eksempel 1:

A er uddannet sygeplejerske. A kan ikke få arbejde på Samsø, hvor A bor med sin ægtefælle og børn.

A får en fast stilling på Aalborg Universitetshospital. A tager hjemmefra mandag morgen kl. 10.20 for at nå færgen kl. 10.45, så A kan nå at være på arbejdspladsen ved arbejdstids begyndelse kl. 15.00. A har fri kl. 23.15, men den sidste færge til Samsø afgår kl. 22.15. Fredag slutter As arbejdsdag dog tidligere, så A kan nå færgen til Samsø kl. 22.15.

A har lejet et værelse i Aalborg.

Nuværende regler:

A kan ikke få fradrag eller skattefri godtgørelse efter ligningslovens § 9 A, da der er tale om et fast arbejdssted.

Forslaget:

A vil, uanset at der er tale om et fast arbejdssted, kunne få fradrag for standardsatsen for logi (219 kr. i 2019) pr. døgn, når A overnatter ude. I eksemplet vil der være tale om fradrag for 4 døgn á 219 kr. i alt 876 kr. pr. uge. A vil dog i 2019 højst kunne fradrage 28.000 kr. på grund af det generelle fradragsloft.

Eksempel 2:

B er uddannet murer. B kan ikke få arbejde på Samsø, hvor B bor med sin ægtefælle og børn.

B får en fast stilling på en boreplatform forankret i undergrunden, hvor B arbejder 14 dage i træk. Arbejdsgiveren stiller fri kost og logi til rådighed på arbejdsstedet.

Nuværende regler:

B kan ikke få fradrag eller skattefri godtgørelse efter ligningslovens § 9 A, da der er tale om et fast arbejdssted. Selv hvis der var tale om et midlertidigt arbejdssted, ville B ikke kunne få fradrag for logi, da B har frit logi fra arbejdsgiveren og er omfattet af den persongruppe (ansatte på f.eks. skibe og installationer, der anvendes i tilknytning til efterforskning og udnyttelse af naturforekomster m.v.), der efter den gældende bestemmelse i § 9 A, stk. 2, nr. 4, ikke kan foretage fradrag med standardsatsen for logi, men alene med de dokumenterede udgifter.

Forslaget:

B vil ikke efter forslaget kunne få fradrag med standardsatsen for logi (219 kr. pr. døgn i 2019), når B overnatter ude. Det skyldes, at B som ansat på en boreplatform er omfattet af den persongruppe, der efter bestemmelsen i § 9 A, stk. 2, nr. 4, ikke kan foretage fradrag med standardsatsen for logi. Der foreslås ikke mulighed for, at denne persongruppe, der normalt vil have frit logi til rådighed, kan foretage fradrag for dokumenterede udgifter, idet det foreslåede ø-fradrag kun giver mulighed for fradrag med den i loven fastsatte standardsats.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

I ligningslovens § 9 C, stk. 3, 2. pkt., henvises til stk. 3, 3. og 4. pkt., der opregner de kommuner, der er udpeget som yderkommuner i henholdsvis indkomstårene 2007-2018 (3. pkt.) og 2015-2018 (4. pkt.).

Det foreslås at ændre henvisningen, så der alene henvises til stk. 3, 3. pkt. Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget § 1, nr. 3, hvorefter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt., foreslås sammenskrevet i et nyt samlet 3. pkt., der opregner de 25 yderkommuner samt de 10 danske småøer, hvor pendlere kan anvende det forhøjede befordringsfradrag.

Til nr. 3

Efter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. pkt., beregnes for indkomstårene 2007-2018 fradraget for befordring over 120 km dagligt med den fulde kilometertakst, når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Samsø, Svendborg, Tønder, Vesthimmerland og Ærø.

Efter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 4. pkt., beregnes for indkomstårene 2015-2018 fradraget for befordring over 120 km dagligt med den fulde kilometertakst, når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Jammerbugt, Odsherred, Skive, Slagelse, Struer, Sønderborg, Thisted, Vordingborg og Aabenraa.

Det foreslås at videreføre den midlertidige ordning om forhøjet befordringsfradrag for pendlere i de nuværende 25 yderkommuner som en permanent ordning og samtidig udvide ordningen med de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø. Det foreslås samtidig at gøre bestemmelsen enklere ved at slå det nuværende 3. og 4. pkt., sammen til et nyt samlet punktum, der oplister de omfattede yderkommuner og danske småøer fra og med indkomståret 2019, jf. virkningsbestemmelsen i forslaget § 3, stk. 2.

Efter den foreslåede nye bestemmelse, der bliver ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. pkt., beregnes fradraget for befordring over 120 km med fuld kilometertakst for skattepligtige med sædvanlig bopæl i en af kommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa eller på en af de 10 danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø.

Det forudsættes ligesom efter de gældende regler, at pendleren har sin sædvanlige bopæl i en af de omfattede yderkommuner - eller på en af de danske småøer, der foreslås omfattet af ordningen - og at de almindelige betingelser for at foretage fradrag i øvrigt er opfyldt. Der foreslås ikke ændringer i kredsen af de udpegede yderkommuner eller ændringer i de generelle betingelser for at benytte ordningen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt., opregner de kommuner, der er udpeget som yderkommuner i henholdsvis indkomstårene 2007-2018 (3. pkt.) og 2015-2018 (4. pkt.).

Efter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 5. pkt., gælder, at skattepligtige omfattet af det forhøjede befordringsfradrag kan anvende reglerne om forhøjet befordringsfradrag til og med indkomståret 2018 eller i 7 år fra det tidspunkt før udgangen af indkomståret 2018, hvor retten hertil første gang er opnået.

Det foreslås at ophæve § 9 C, stk. 3, 4. og 5. pkt. Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget § 1, nr. 3, hvorefter ligningslovens § 9 C, stk. 3, 3. og 4. pkt., foreslås sammenskrevet i et nyt samlet 3. pkt. som følge af den foreslåede videreførelse af det forhøjede befordringsfradrag som en permanent ordning fra indkomståret 2019. Når ordningen gøres permanent, er der ikke behov for den nuværende regel om mulighed for at anvende ordningen i 7 år fra det tidspunkt før udgangen af indkomståret 2018, hvor retten hertil første gang er opnået.

Til nr. 5-7

Der er efter gældende regler fradrag for passage af de to betalingsbroforbindelser i Danmark – Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, jf. ligningslovens § 9 C, stk. 9. Fradragene udgør for Storebæltsforbindelsen 110 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. For Øresundsforbindelsen udgør fradragene 50 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og 8 kr. pr. passage ved benyttelse af kollektiv trafik. Der er tale om standardfradrag, hvis størrelse er fastsat i ligningslovens § 9 C, stk. 9.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 5, at ændre ligningslovens § 9 C, stk. 9, 1. pkt., således at der indføres et standardfradrag for personer, der passerer Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde. Herved kan pendlere, der benytter Fjordforbindelsen Frederikssund som led i den normale transportvej mellem hjem og arbejde opnå et standardfradrag for broafgiften, ligesom pendlere, der benytter de to øvrige betalingsbroforbindelser, Storebæltsforbindelsen og Øresundsbroen.

Det er ikke en forudsætning for foretagelse af fradraget for broafgift, at den skattepligtige befordrer sig mere end 24 km dagligt mellem sædvanlig bopæl og arbejdssted.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 6, at fradraget fastsættes til 12 kr. for passage i bil. Fradragets størrelse er fastsat på baggrund af offentliggørelsen af den endelige takst og med udgangspunkt i samme principper som er anvendt ved fastsættelsen af fradragene på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, hvilket indebærer, at der ikke er fradrag for den fulde udgift til en enkeltpassage.

Der foreslås ikke fradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund på motorcykel, da der ikke skal betales broafgift ved passage på motorcykel. Der foreslås ikke fradrag for passage ved benyttelse af kollektiv trafik, da der ikke forventes kollektiv trafik over broen, og et fradrag endvidere i givet fald ville være meget beskedent.

Ligesom fradragene for broafgiften på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen fastsættes fradraget for broafgiften på Fjordforbindelsen Frederikssund direkte i loven uden automatisk regulering.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 7, at reglerne for samkørsel i bil, der gælder ved passage af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, tillige skal gælde ved passage af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Dokumentationskravet vedrørende passage af Fjordforbindelsen Frederikssund svarer til det gældende dokumentationskrav ved passage af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 8

Efter ligningslovens § 9 D kan personer, der har varigt nedsat funktionsevne eller er kronisk syge, i stedet for at benytte fradraget for befordring mellem hjem og arbejde efter ligningslovens § 9 C fratrække et nærmere fastsat fradrag for deres befodringsudgifter. Det er en betingelse for fradraget, at de har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, og at brug af egen bil er nødvendig som følge af sygdommen eller invaliditeten m.v.

Reglerne i § 9 C vedrørende bl.a. det almindelige befodringsfradrag for befordring mellem hjem og arbejde finder ikke anvendelse, når § 9 D anvendes. Dette sikrer, at en person ikke kan få både det særlige befodringsfradrag for kronisk syge og invalider og det almindelige befodringsfradrag for den samme kørsel. Efter ordlyden i § 9 D gælder denne afskæring imidlertid også fradraget i § 9 C, stk. 9, for passage af Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Der er tale om et standardfradrag, hvis størrelse er fastsat direkte i ligningslovens § 9 C, stk. 9. Der er ikke fastsat et lignende fradrag i ligningslovens § 9 D.

Det foreslås at tilføje ”bortset fra § 9 C, stk. 9” efter ”anvendelse” i ligningslovens § 9 D, 1. pkt.

Med den foreslåede tilføjelse skal det tydeliggøres, at personer, der foretager fradrag efter ligningslovens § 9 D, ikke er afskåret for at foretage fradrag for bropassage efter ligningslovens § 9 C, stk. 9, selv om de øvrige regler i ligningslovens § 9 C ikke finder anvendelse, fordi der foretages fradrag efter § 9 D.

Det foreslås ikke ændret, at de øvrige regler i ligningslovens § 9 C ikke finder anvendelse, når en person foretager fradrag efter ligningslovens § 9 D.

Til § 2

Efter de gældende regler i personskattelovens § 6, stk. 2, er bundskattesatsen 12,16 pct. for indkomståret 2019. Bundskattesatsen forhøjes efter gældende regler gradvist frem til indkomståret 2022. Der gælder særlige regler for indbyggerne på Ertholmene (dvs. Christiansø og Frederiksø,

som ikke betaler sundhedsbidrag, kommuneskat og kirkeskat), jf. personskattelovens § 6, stk. 2. De pågældende indbyggere er derfor undtaget fra en gradvis forhøjelse af bundskatten i takt med udfasningen af sundhedsbidraget. Bundskattesatsen forhøjes efter gældende regler gradvist frem til indkomståret 2022. For indbyggerne på Ertholmene udgør bundskatten 4,16 pct. for indkomståret 2019. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen af gældende ret i afsnit 2.4.1. i de almindelige bemærkninger.

Der er fastsat et loft over den samlede skatteprocent, som en skattepligtig kan komme til at betale af sin indkomst. Dette loft benævnes det skrå skatteloft. Der gælder ét loft for beskatningen af personlig indkomst og ét for beskatningen af positiv nettokapitalindkomst.

Det skrå skatteloft for personlig indkomst virker på den måde, at hvis indkomstskatteprocenterne til staten bestående af sundhedsbidrag, bundskat og topskat samt skatteprocenten til kommunen til sammen for indkomståret 2019 overstiger 52,05 pct., så reduceres topskatten for så vidt angår den personlige indkomst med en procent svarende til forskellen mellem summen af skatteprocenterne og 52,05 pct. Tilsvarende reduceres procenten for topskatten af positiv nettokapitalindkomst med en procent svarende til forskellen mellem summen af skatteprocenterne og 42 pct.

Det foreslås at nyaffatte personskattelovens § 6, stk. 2. Det foreslås herved, at procenten for bundskat i 2019 skal udgøre 12,13. For indkomstårene 2020 og 2021 skal procenten udgøre 12,14. For indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår skal procenten udgøre 12,15. For personer, der ikke har pligt til at betale indkomstskat efter § 8 c eller kommunal indkomstskat efter lov om kommunal indkomstskat, skal procenten udgøre 4,13 for indkomståret 2019, for indkomstårene 2020 og 2021 skal procenten udgøre 4,14, og for indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår skal procenten udgøre 4,15.

Bundskatten foreslås således sænket med 0,03 procentpoint fra 12,16 pct. til 12,13 pct., i 2020 og 2021 fra 12,17 pct. til 12,14 pct. og i 2022 og efterfølgende indkomstår fra 12,18 pct. til 12,15 pct.

For indbyggerne på Ertholmene foreslås bundskatten for indkomståret 2019 således sænket fra 4,16 pct. til 4,13 pct., i 2020 og 2021 fra 4,17 pct. til 4,14 pct. og i 2022 og efterfølgende indkomstår fra 4,18 pct. til 4,15 pct.

Herved ydes der compensation til skatteyderne set under ét for det højere kommuneskatteniveau fra og med 2019.

Det skrå skatteloft for personlig indkomst på 52,05 pct. og for positiv nettokapitalindkomst på 42 pct. foreslås ikke ændret. Den indirekte stramning af skatteloftet, som nedsættelsen af bundskatten og fastholdelsen af skatteloftet medfører, modsvarer det øgede skatteloftsnedslag, der gives som følge af det højere kommuneskatteniveau, der kompenseres for.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Med det fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt sikres det, at loven træder i kraft hurtigst muligt, og at de systemmæssige ændringer kan iværksættes hurtigst muligt, således at de berørte borgere hurtigst muligt kan få ændret deres forskudsopgørelse.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven har virkning fra og med indkomståret 2019. Loven gives således tilbagevirkende kraft. Lovforslaget er dog udelukkende af begunstigende karakter.

Virkningstidspunktet indebærer, at det forhøjede befordringsfradrag i yderkommuner videreføres og udvides med 10 danske småøer fra og med indkomståret 2019, således at pendlere med sædvanlig bopæl i en yderkommune eller en af småøerne i hele indkomståret 2019 vil få beregnet fradraget for daglig kørsel til og fra arbejde ud over 120 km med den kilometersats, Skatterådet fastsætter (den fulde sats).

Virkningstidspunktet indebærer desuden, at ø-fradraget (lempeligere regler for logifradrag for pendlere i yderkommuner og 10 danske småøer) kan foretages fra og med indkomståret 2019.

Virkningstidspunktet indebærer endvidere, at det foreslåede brofradrag for passage af Fjordforbindelsen Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) vil kunne foretages fra og med indkomståret 2019. Broforbindelsen forventes at åbne for trafik i slutningen af 2019.

Det fremgår af lovforslagets *stk. 3*, at de økonomiske virkninger for den personlige indkomstskat for kommunerne og folkekirken som følge af lovforslaget neutraliseres for indkomståret 2019 for så vidt angår de kommuner, der for 2019 har valgt at budgettere med deres eget skøn over udskrivningsgrundlaget for den personlige indkomstskat. Neutraliseringen for 2019 sker med baggrund i aktstykke nr. 148, 2017/18, tiltrådt af Finansudvalget den 21. juni 2018, hvoraf det fremgår, at skønnet over udskrivningsgrundlaget i 2019 hviler på en forudsætning om i øvrigt uændret lovgivning. Det fremgår endvidere, at ved efterfølgende ændringer i udskrivningsgrundlaget for 2019 neutraliseres virkningerne for de selvbudgetterende kommuner.

Endelig fremgår det af lovforslagets *stk. 4*, at efterreguleringen af indkomstskatten for de selvbudgetterende kommuner for 2019 efter *stk. 3*, herunder også kirkeskatten, opgøres i 2021. Efterreguleringen afregnes i 2022.

Loven gælder hverken for Færøerne eller Grønland, fordi de love, der ændres, ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke indeholder hjemmel til at sætte lovene i kraft for Færøerne eller Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1162 af 1. september 2016, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 722 af 8. juni 2018 og senest ved § 3 i lov nr. 1433 af 5. december 2018, foretages følgende ændringer:

§ 9 A.---

Stk. 2-11---

Stk. 12. Grundbeløbene i stk. 2, 7 og 8 reguleres årligt efter personskattelovens § 20. De regulerede beløb i stk. 2 afrundes opad til nærmeste kronebeløb.

1. I § 9 A indsættes efter stk. 11 som nyt stykke:

»*Stk. 12.* Skattepligtige med sædvanlig bopæl på en ikke-brofast ø omfattet af § 9 C, stk. 3, som på grund af afstanden mellem bopæl og et fast arbejdssted ikke har mulighed for at overnatte på den sædvanlige bopæl, kan ved indkomstopgørelsen fradrage udgifter til logi med en standardsats efter stk. 2, nr. 4. Fradrag for logiudgifter efter 1. pkt. kan ikke overstige et grundbeløb på 25.000 kr. (2010-niveau) og medregnes i begrænsningen af fradrag efter stk. 7, 4. og 5. pkt., og stk. 8, 2. pkt. Fradrag efter 1. pkt. kan ikke foretages af personer omfattet af stk. 11.«
Stk. 12 bliver herefter stk. 13.

§ 9 C. ----

Stk. 1-2----

Stk. 3. Udgør befordringen pr. arbejdsdag til og med 120 km, beregnes fradraget med den kilometertakst, Skatterådet fastsætter. For befordring herudover beregnes fradraget med 50 pct. af den fastsatte kilometertakst, jf. dog 3. og 4. pkt. For indkomstårene 2007-2018 beregnes fradraget for befordring over 120 km med den kilometertakst, Skatterådet fastsætter, jf. 1. pkt., når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Samsø, Svendborg, Tønder, Vesthimmerland og Ærø. For indkomstårene 2015-2018 beregnes fradraget for befordring over 120 km med den kilometertakst, Skatterådet fastsætter, jf. 1. pkt., når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Jammerbugt, Odsherred, Skive, Slagelse, Struer, Sønderborg, Thisted, Vordingborg og Aabenraa. Har den skattepligtige inden udgangen af indkomståret 2018 opnået ret til fradrag efter 3. eller 4. pkt., kan den skattepligtige anvende reglen til og med indkomståret 2018 eller i 7 år fra det tidspunkt før udgangen af indkomståret 2018, hvor retten hertil første gang er opnået, for så vidt den skattepligtige fortsat har sin sædvanlige bopæl i en af de kommuner, der er nævnt i 3. eller 4. pkt., og de almindelige betingelser for at foretage forhøjet befordringsfradrag i øvrigt er opfyldt.

Stk. 4-8.----

Stk. 9. Den skattepligtige kan ved opgørelsen af fradrag for befordring frem og tilbage mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads mod dokumentation foretage fradrag for ud-

2. I § 9 C, *stk. 3, 2. pkt.* ændres »jf. dog 3. og 4. pkt.« til: »jf. dog 3. pkt.«

3. § 9 C, *stk. 3, 3. pkt.*, affattes således: »Fradraget befordring over 120 km beregnes med den kilometertakst, Skatterådet fastsætter, jf. 1. pkt., når den skattepligtiges sædvanlige bopæl er beliggende i en af kommunerne Bornholm, Brønderslev, Frederikshavn, Faaborg-Midtfyn, Guldborgsund, Hjørring, Jammerbugt, Langeland, Lolland, Læsø, Morsø, Norddjurs, Odsherred, Samsø, Skive, Slagelse, Struer, Svendborg, Sønderborg, Thisted, Tønder, Vesthimmerland, Vordingborg, Ærø og Aabenraa eller på en af de danske småøer Baagø, Egholm, Endelave, Hjarnø, Mandø, Nekselø, Orø, Sejerø, Tunø og Aarø.«

4. § 9 C, *stk. 3, 4. og 5. pkt.*, ophæves.

5. I § 9 C, *stk. 9, 1. pkt.*, ændres »Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen« til: »Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Fjordforbindelsen Frederikssund«.

gifter afholdt til benyttelse af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Fradraget for benyttelse af Storebæltsforbindelsen kan foretages med 110 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 15 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Fradraget for benyttelse af Øresundsforbindelsen kan foretages med 50 kr. pr. passage ved benyttelse af bil eller motorcykel og med 8 kr. pr. passage for brugere af kollektiv trafik. Ved samkørsel i bil eller på motorcykel kan fradrag efter 1. pkt. alene foretages af den af de samkørende, som har afholdt udgiften til A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet for benyttelsen af forbindelsen. Modtager den pågældende udgiftsgodtgørelse for passageudgiften fra medkørende, er den pågældende ikke skattepligtig heraf, og de medkørende har ikke fradragsret for godtgørelsen.

§ 9 D. Godtgør den skattepligtige, at vedkommende som følge af varigt nedsat funktionsevne eller kronisk sygdom har særlige udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads, finder reglerne i § 9 C ikke anvendelse. Den skattepligtige kan i stedet fradrage normal befodringsudgift i det omfang, den overstiger 2.000 kr., samt den del af den faktiske befodringsudgift, der overstiger normal befodringsudgift i det pågældende tilfælde. Normal befodringsudgift opgøres, hvor offentlig befordring kan anvendes, som udgiften til billigste offentlige befodringsmiddel og ellers som udgiften ved brug af eget befodringsmiddel efter kilometertakster, der fastsættes af Skatterådet.

6. I § 9 C, stk. 9, indsættes efter 3. pkt. som nyt punktum:

»Fradraget for benyttelse af Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretages med 12 kr. pr. passage ved benyttelse af bil.«

7. I § 9 C, stk. 9, 4. pkt., der bliver 5. pkt., ændres »A/S Storebælt eller Øresundsbro Konsortiet« til: »A/S Storebælt, Øresundsbro Konsortiet eller Fjordforbindelsen Frederikssund«.

8. I § 9 D, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »anvendelse«: », bortset fra § 9 C, stk. 9«.

§ 2

I personskatteloven, jf. lovbe-
kendtgørelse nr. 1163 af 8. oktober 2015,
som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 191 af 27.
februar 2017 og § 2 i lov nr. 724 af 8. juni
2018 og senest ved § 10 i lov nr. 1130 af 11.
september 2018, foretages følgende ændring:

§ 6. Skatten efter § 5, nr. 1, beregnes med den procent, der anføres i stk. 2, af den personlige indkomst med tillæg af positiv nettokapitalindkomst.

Stk. 2. For indkomståret 2018 udgør procenten 11,13. For indkomståret 2019 udgør procenten 12,16. For indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 12,17. For indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 12,18. For personer, der ikke har pligt til at betale indkomstskat efter § 8 c eller kommunal indkomstskat efter lov om kommunal indkomstskat, udgør procenten 4,13 for indkomståret 2018. For indkomståret 2019 udgør procenten 4,16. For indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 4,17. For indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 4,18.

Stk. 3. ...

1. § 6, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* For indkomståret 2019 udgør procenten 12,13. For indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 12,14. For indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 12,15. For personer, der ikke har pligt til at betale indkomstskat efter § 8 c eller kommunal indkomstskat efter lov om kommunal indkomstskat, udgør procenten 4,13 for indkomståret 2019, for indkomstårene 2020 og 2021 udgør procenten 4,14, og for indkomståret 2022 og efterfølgende indkomstår udgør procenten 4,15.«