



Fremsat den 26. april 2017 af økonomi- og indenrigsministeren (Simon Emil Ammitzbøll)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner

(Kompensation for øget afgiftsbelastning og udvidelse af landevejsprincippet for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer)

§ 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 21 a indsættes som stk. 7 og 8:

»Stk. 7. Økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 8. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 7, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«

2. § 21 b, stk. 2, affattes således:

»Tilskuddet efter stk. 1 udgør 68,4 mio. kr. i 2017, 74,3 mio. kr. i 2018 og 80,1 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2018 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.«

3. § 21 b, stk. 4, affattes således:

»De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.«

4. I § 21 b indsættes som stk. 8 og 9:

»Stk. 8. Økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 9. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 8, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. august 2017.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Det tidligere Social- og Indenrigsministerium blev i foråret 2016 opmærksom på, at der kunne være en momsproblematik i forhold til tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring for de ikke-statslige færgeruter. De pågældende tilskud har vist sig at være omfattet af momslovens anvendelsesområde. Når tilskud er omfattet af momsloven og medregnes til momsgrundlaget kan dette medføre, at tilskudsmodtagernes afgiftsbelastning ændres således, at den reelle værdi af tilskuddene reduceres.

Det har imidlertid hele tiden været hensigten, at tilskuddene skulle anvendes til nedsættelse af færgetakster i fuld udstrækning.

Regeringen (V, LA og K) har derfor besluttet at yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

På den baggrund foreslås med lovforslaget at tilvejebringe hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser på gods- og passagerområdet efter nærmere regler fastsat af økonomi- og indenrigsministeren.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ressortansvarlig for håndtering af løsningen af momsproblematikken i forhold til de statslige færgeruter.

Regeringen ønsker at skabe vækst og udvikling i hele landet. Færgebetjeningen af de små øer og ø-kommunerne udgør en central del af indsatsen for at skabe vækst og udvikling i lokalsamfundene og dermed for at tilvejebringe grundlaget for at bevare og udvikle velfungerende helårssamfund.

Som del af aftalen af 18. november 2016 om finansloven for 2017 indgår et forslag om billigere ø-færger gennem en udvidelse af »landevejsprincippet«. Bag forslaget står den daværende regering (Venstre), Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. Det fremgår bl.a. af finanslovsaftalen, at aftaleparterne ønsker at øge den trafikale ligestilling og derfor er enige om en gradvis nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øerne frem mod 2020.

Med aftalen om finansloven for 2017 afsættes der en ramme på 20 mio. kr. i 2017, 30 mio. kr. i 2018, 40 mio. kr. i 2019 og 40 mio. kr. i 2020 og frem til en gradvis nedsættelse af færgetaksterne for passagerbefordring til og fra øerne. Forslaget bygger videre på landevejsprincippet, og med aftalen udvides skuldærsæsonen før og efter den turistmæssige højsæson gradvist til hele året, bortset fra højsæsonen.

Ved et landevejsprincip forstås, at billetprisen for at sejle med en færge svarer til omkostningen ved at køre en tilsvarende strækning på landevej.

Initiativet udmøntes for de statslige ruters vedkommende af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og for de øvrige ruters vedkommende af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Lovforslaget udmønter initiativet om tilskud til lavere færgetakster for passagerbefordring i forhold til de ikke-statslige færgeruter. Med lovforslaget forhøjes det gældende tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Endvidere udvides perioden, hvor de omfattede kommuner kan anvende tilskuddet, til at gælde hele året, bortset fra højsæsonen, dvs. i skolernes sommerferie.

Tilskud til lavere takster for passagerbefordring på de statslige færgeruter til Bornholm og Samsø ydes af transport-, bygnings- og boligministeren. Tilskud til statslige færgeruter vil blive reguleret gennem kontrakter mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og de operatører, der besejler de pågældende ruter.

For de statslige færgeruter indgår Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kontrakter med den operatør, som varetager driften af færgeruten. Operatøren modtager et tilskud, som fastsættes i forbindelse med udbuddet, og for dette skal operatøren opfylde samtlige kontraktvilkår. Det gælder også vilkår for billetpriser. De indgåede kontrakter betyder, at prisreduktionerne skal forhandles med operatøren og dermed ikke nødvendigvis vil kunne øremærkes til bestemte perioder af året for de statslige færgeruter.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Kompensation for øget afgiftsbelastning

2.1.1. Gældende ret

Med lov nr. 582 af 4. maj 2015 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner vedtog Folketinget at etablere en tilskudsordning vedrørende nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer. Ordningen trådte i kraft den 1. juni 2015. De nærmere regler for udmøntningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1516 af 6. december 2016 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Med § 21 a, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et årligt tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Det er fastsat i § 21 a, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at tilskuddet efter stk. 1 udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. årligt fra 2016 (2015 pl). Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2016 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Med lov nr. 648 af 8. juni 2016 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner vedtog Folketinget at etablere en tilskudsordning vedrørende nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Ordningen trådte i kraft den 1. august 2016. De nærmere regler for udmøntningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1057 af 29. juni 2016 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Med § 21 b, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et årligt tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra visse øer.

Det er fastsat i § 21 b, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at tilskuddet efter stk. 1 udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017 (2016 pl). Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Der er i dag ikke hjemmel til at yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud på gods- og passagerområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

2.1.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Det kan konstateres, at der er en momsproblematik i forhold til tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring.

Tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring har hidtil været behandlet som tilskud, der ikke er omfattet af momsloven. SKAT har imidlertid vurderet, at dette ikke er korrekt, da der er tale om direkte pristilskud, som omfattes af momslovens anvendelsesområde. Det medfører, at den reelle værdi af tilskuddene reduceres.

Formålet med tilskuddene har imidlertid været, at de i fuld udstrækning skulle anvendes til nedsættelse af færgetakster.

Regeringen har på den baggrund besluttet, at der kan ydes kompensation til kommuner for øget afgiftsbelastning.

Det kræver, at der etableres en formel ramme med henblik på håndtering af løsningen af momsproblematikken for de ikke-statslige færgeruter i forhold til tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring. En løsning forudsætter således, at der etableres hjemmel til, at

økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation for øget afgiftsbelastning, og at økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om opgørelsen af kompensationens størrelse.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster er omfattet af momslovens anvendelsesområde. De nærmere regler fastsættes af økonomi- og indenrigsministeren.

En kompensation til de enkelte kommuner af den reducerede reelle værdi af tilskud kræver, at der etableres en formel ramme, som giver grundlag for i praksis at håndtere løsningen af momsproblematikken. Udformningen af de overordnede rammer for kompensationsordningen tager udgangspunkt i, at løsningen af momsproblematikken skal være let administrerbar samtidig med, at kompensationen skal være så præcis som muligt.

2.2. Udvidelse af landevejsprincippet for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer

2.2.1. Gældende ret

Med lov nr. 648 af 8. juni 2016 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner vedtog Folketinget at etablere en tilskudsordning vedrørende nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Ordningen er målrettet de perioder, der grænser op til skolernes sommerferie, de såkaldte skulderysener. Ordningen trådte i kraft den 1. august 2016. De nærmere regler for udmøntningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1057 af 29. juni 2016 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Med § 21 b, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

I henhold til § 21 b, stk. 2, udgør det nuværende årlige tilskud 56,7 mio. kr. (2017 pl). Tilskuddet reguleres én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

I henhold til § 21 b, stk. 4, kan kommunerne anvende tilskuddet efter stk. 1 i perioden 16. marts - 30. november, dog med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

2.2.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Lovforslagets del om en udvidelse af landevejsprincippet bygger videre på principperne for den eksisterende ordning for tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Den nuværende ordning for nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring har form af en generel ramme for den konkrete udmøntning uden en detailregulering af færgetaksterne på de forskellige færgeruter. Kommunerne har således stor lokal handlefrihed i tilrettelæggelsen af ordningen.

Den nuværende ordning bygger på, at færgebetjeningen af de små øer er et kommunalt anliggende. Det er den enkelte kommune, som selv træffer beslutning om sejlruiter, fartplaner, takster m.v. for den pågældende færgerute. De kommunale færgeruter er således karakteriseret ved at have en meget forskellig prisstruktur og prisniveau, herunder forskellige rabatordninger.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Lovforslaget indebærer en forhøjelse af det nuværende tilskudsbeløb således, at der frem mod 2019 sker en gradvis indførelse af et fuldt landevejsprincip, med undtagelse af højsæsonen.

Med lovforslaget forhøjes tilskuddet for de ikke-statslige færgeruter til 68,4 mio. kr. i 2017, 74,3 mio. kr. i 2016 og 80,1 mio. kr. årligt fra 2019.

Der foreslås endvidere en ændring af periodeafgrænsningen for anvendelsen af tilskuddet således, at kommunerne får mulighed for at anvende tilskuddet hele året, med undtagelse af højsæsonen.

Initiativet om en udvidelse af perioderne med lavere færgetakster for biler, passagerer m.v. vil yderligere stimulere udviklingen i turismen og bosætningen på øerne.

Udvidelsen af landevejsprincippet betyder ingen ændringer i øvrigt for tilskudsordningen vedrørende nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra øer.

Lovforslaget ændrer således ikke ved den eksisterende afgrænsning af øer, som er omfattet af tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v.

Som det gør sig gældende for de nuværende tilskud, vil de nye midler til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring ikke kunne anvendes til andre formål.

Det er ligeledes fortsat en forudsætning for udbetaling af tilskud, at kommunen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for anvendelsen af det samlede tilskud i det regnskabsår, der ligger forud for det år, hvor tilskuddet udmeldes.

Det forudsættes endvidere fortsat, at kommunerne anvender eventuelle overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af færgetakster.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Kompensationen til kommuner som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde, er statsfinansielt neutral, da den modsvares af tilsvarende merindtægter for staten. Kompensationen for øget afgiftsbelastning i årene 2015-2017 finansieres ved TB-reserven for 2017. Fra 2018 og frem vil kompensationen blive finansieret ved de fremtidige finanslove.

Lovforslaget indebærer udgifter for staten på 11,7 mio. kr. i 2017, 17,6 mio. kr. i 2018 og 23,4 mio. kr. årligt fra 2019 i forhøjede tilskud til de omfattede kommuner til en nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra visse øer.

Lovforslaget betyder en begrænset administrativ merbelastning for staten i forbindelse med kompensationsordningen.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for de omfattede kommuner, men der kan være en begrænset administrativ merbelastning i forbindelse med udarbejdelse af et særskilt momsregnskab for tilskud på gods- og passagerområdet.

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.

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

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. februar til den 27. marts 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Assens Kommune, Bornholms Regionskommune, Danmarks Rederiforening, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Regioner, Fanø Kommune, Friluftsrådet, Færgesekreta-

riatet, Faaborg-Midtfyn Kommune, Haderslev Kommune, Hedensted Kommune, Holbæk Kommune, HORESTA, Horsens Kommune, Håndværksrådet, Kalundborg Kommune, KL, Langeland Kommune, Lolland Kommune, Læsø Kommune, Norddjurs Kommune, Odder Kommune, Sammenlutningen af Danske Småøer, Samsø Kommune, Skive

Kommune, Slagelse Kommune, Småøernes Færgeselskaber, Struer Kommune, Svendborg Kommune, Visit Denmark, Ærø Kommune, Aabenraa Kommune og Aalborg Kommune.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgifter for staten på 11,7 mio. kr. i 2017, 17,6 mio. kr. i 2018 og 23,4 mio. kr. årligt fra 2019 i forbindelse med en udvidelse af landevejsprincippet.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset administrativ merbelastning for staten i forbindelse med kompensationsordningen. Begrænset administrativ merbelastning for de omfattede kommuner i forbindelse med udarbejdelse af særskilt momsregnskab.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der har vist sig at være afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at yde kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser af tilskud.

Med § 21 a, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et årligt tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Det følger af § 21 a, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at tilskuddet efter stk. 1 udgør 20 mio. kr. i 2015 og 35 mio. kr. (2015 pl) årligt fra 2016.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 7, får økonomi- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde kompensation til kommuner/færgeruter for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Generelt kan det lægges til grund, at transport af gods er en momspligtig ydelse, mens personbefordring er en momsfri ydelse.

De afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer skal medregnes til momsgrundlaget, varierer for de enkelte tilskudsmodtagere. Dette skyldes, at tilskudsmodtagerne har en forskellig fordeling af henholdsvis momspligtig og

momsfri omsætning i deres virksomhed, hvilket har betydning for beregningen af den delvise momsfradragprocent.

Der etableres en løsning, hvor tilskudsmodtagerne kan kompenseres, så den reelle værdi af tilskuddene søges fastholdt for den enkelte tilskudsmodtager. Tilskuddene kan dermed i fuld udstrækning bidrage til at understøtte erhvervsudviklingen på øerne. Kompensation for øget afgiftsbelastning vil kræve, at den enkelte tilskudsmodtager foretager en særskilt opgørelse af den øgede afgiftsbelastning.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 a, stk. 8, får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 7, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Det er hensigten, at de enkelte kommuner/færgeruter kan kompenseres på baggrund af et særligt momsregnskab for tilskuddet på godsområdet. Formålet med at udskille et særligt momsregnskab for tilskuddet fra det almindelige momsregnskab er at klarlægge, hvor stor en del af kommunens momsbetaling, der kan henføres til den øgede afgiftsbelastning som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Det er derfor hensigten at fastsætte nærmere regler om, at de enkelte kommuner/færgeruter vil skulle udarbejde et særligt revisorattesteret momsregnskab for 2016. På den måde kan der ske en eksakt opgørelse af afgiftsbelastningen i 2016.

For at begrænse den administrative belastning for kommunerne/færgeruterne er det hensigten, at der kun skal ske en opgørelse af de afgiftsmæssige konsekvenser af momspligt af tilskuddet én gang, hvorefter kompensationen for hver enkelt færgerute ligger fast for efterfølgende år.

Der vil dog efter en vis periode kunne foretages en evaluering af kompensationsordningen med henblik på at vurdere, om der er behov for en fornyet opgørelse af de afgiftsmæssige konsekvenser, fx som følge af forskydninger i sammensætningen af de momspligtige og de momsfrie aktiviteter.

Kompensationen kan udbetales med virkning fra 1. januar 2018 og frem.

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 21 a, stk. 8, blive fastsat regler om, at der kan ydes kompensation bagudrettet for perioden 1. juni 2015 – 31. december 2017, dvs. fra ordningens etablering. Den bagudrettede kompensation kan udbetales i december 2017.

Der er tale om en frivillig ordning. Den enkelte kommune/færgerute kan således selv afgøre, om den pågældende kommune/færgerute ønsker at gøre brug af muligheden for kompensation. Der kan evt. være tilfælde, hvor de administrative omkostninger ved at udarbejde et særligt revisorattesteret regnskab efter en lokal vurdering ikke står mål med den skønnede kompensation.

Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.1.

Til nr. 2

I henhold til § 21 b, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner udgør det årlige tilskud til lavere færgetakster for passagerbefordring til de ikke-statslige færgeruter samlet 56,7 mio. kr. (2017 pl). Tilskuddet reguleres én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

I forbindelse med etableringen af den gældende tilskudsordning blev tilskuddet fordelt mellem de omfattede kommuner og færgeruter med udgangspunkt i et beregnet tilskudsbehov for hver enkelt færgerute.

Tilskuddet er udtryk for et teknisk beregnet finansieringsbehov for de enkelte færgeruter ved en nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra øer, hvis alle billetter blev afregnet efter et landevejsprincip.

Med den foreslåede affattelse af bestemmelsen i § 21 b, stk. 2, fastsættes, at tilskuddet efter § 21 b, stk. 1, udgør 68,4 mio. kr. i 2017, 74,3 mio. kr. i 2018 og 80,1 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2018 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Forhøjelsen af tilskuddet i 2017 udmøntes fuldt ud i andet halvår af 2017.

Den foreslåede bestemmelse giver økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et højere tilskud, som består af det gældende tilskud tillagt de nye midler til de ikke-statslige færgeruter.

Med aftalen om finansloven for 2017 er der afsat en ramme på 20 mio. kr. i 2017, 30 mio. kr. i 2018, 40 mio. kr. i 2019 og 40 mio. kr. i 2020 og frem til en gradvis nedsættelse af færgetaksterne til og fra øerne.

Med de nye tilskudsmidler kan der indføres et fuldt landevejsprincip for hele året, bortset fra højsæsonen.

De nye tilskudsmidler fordeles mellem de ikke-statslige og statslige færgeruter på grundlag af den fordelingsnøgle, der blev anvendt i forbindelse med tilskudsordningens etablering. Det betyder, at de ikke-statslige færger tegner sig for 11,7 mio. kr. i 2017, 17,6 mio. kr. i 2018 og 23,4 mio. kr. årligt fra 2019, mens tilskuddet for de statslige færgeruter udgør 8,3 mio. kr. i 2017, 12,4 mio. kr. i 2018 og 16,6 mio. kr. årligt fra 2019.

Den fordelingsnøgle for fordelingen af tilskuddet til de ikke-statslige færgeruter mellem de omfattede kommuner, som blev anvendt i forbindelse med tilskudsordningens etablering, vil også finde anvendelse for de nye midler til en udvikling af landevejsprincippet.

Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.

Til nr. 3

I henhold til § 21 b, stk. 4, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner skal de kommuner, som modtager tilskud efter stk. 1, anvende tilskuddet til takstnedsættelse inden for perioden 16. marts – 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbart forlængelse heraf.

Med initiativet i aftalen om finansloven for 2017 er der afsat midler til, at landevejsprincippet udvides til også at gælde vinterperioden.

Med den foreslåede affattelse af § 21 b, stk. 4, fastsættes, at de kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1, kan anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

De hidtidige begrænsninger i de perioder, hvor tilskuddet kan anvendes, bortfalder således, dog med undtagelse af skolernes sommerferie, hvor der heller ikke efter de gældende regler er mulighed for at anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster.

Det betyder, at en kommune selv kan beslutte, om tilskuddet skal anvendes over en kortere eller længere periode i løbet af året, bortset fra skolernes sommerferie. Hvis tilskuddet anvendes over en kortere periode, kan nedsættelsen af færgetaksterne i givet fald blive højere. Samtidig kan en kommune beslutte at fordele takstnedsættelsen forholdsmæssigt forskelligt på de enkelte billettyper.

Den enkelte kommune har således fortsat stor fleksibilitet i den lokale tilrettelæggelse af tilskudsordningen.

Det er ikke muligt at vurdere, hvor meget færgetaksterne vil falde i vinterperioden som følge af udvidelsen af landevejsprincippet. Det vil bl.a. afhænge af sejlafstanden, prisstrukturen, den lokalt fastsatte periode for takstnedsættelser og det nuværende prisniveau, herunder rabatordninger, på de enkelte færgeruter.

Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.

Til nr. 4

Der har vist sig at være afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster for gods-transport og passagerbefordring er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at yde kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser.

Med § 21 b, stk. 1, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde et årligt tilskud til kommuner til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring til og fra visse øer.

Det følger af § 21 b, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at tilskuddet efter stk. 1 udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. (2016 pl) årligt fra 2017.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 8, får økonomi- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde kompensation til kommuner/færgeruter for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde ved nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Generelt kan det lægges til grund, at transport af biler er en momspligtig ydelse, mens personbefordring er en momsfri ydelse.

De afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer i et vist omfang skal medregnes til momsgrundlaget, varierer for de enkelte tilskudsmodtagere. Dette skyldes, at tilskudsmodtagerne har en forskellig fordeling af henholdsvis momspligtig og momsfri omsætning i deres virksomhed, hvilket har betydning for beregningen af den delvise momsfradragprocent.

Der etableres en løsning, hvor tilskudsmodtagerne kan kompenseres, så den reelle værdi af tilskuddene søges fastholdt for den enkelte tilskudsmodtager. Tilskuddene kan dermed i fuld udstrækning bidrage til at understøtte turismen og helårsbosætningen på øerne. Kompensation for øget afgiftsbelastning vil kræve, at den enkelte tilskudsmodtager foretager en særskilt opgørelse af den øgede afgiftsbelastning.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 9, får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om compensationen efter stk. 8, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Det er hensigten, at de enkelte kommuner/færgeruter kan kompenseres på baggrund af et særligt momsregnskab for tilskuddet på passagerområdet. Formålet med at udskille et særligt momsregnskab for tilskuddet fra det almindelige momsregnskab er at klarlægge, hvor stor en del af kommunens momsbetaling, der kan henføres til momspligt af tilskuddet.

Det er derfor hensigten at fastsætte nærmere regler om, at de enkelte kommuner/færgeruter vil skulle udarbejde et særligt revisorattesteret momsregnskab for 2016. På den måde kan der ske en eksakt opgørelse af afgiftsbelastningen i 2016.

For at begrænse den administrative belastning for kommunerne/færgeruterne er det hensigten, at der kun skal ske en

opgørelse af de afgiftsmæssige konsekvenser én gang, hvorefter kompensationen for hver enkelt færgerute ligger fast for efterfølgende år.

Der vil dog efter en vis periode kunne foretages en evaluering af kompensationsordningen med henblik på at vurdere, om der er behov for en fornyet opgørelse af de afgiftsmæssige konsekvenser af momspligt af tilskuddet, fx som følge af forskydninger i sammensætningen af de momspligtige og de momsfrie aktiviteter.

Tilskudsordningen på passagerområdet trådte først i kraft pr. 1. august 2016, og momsregnskabet for 2016 vil derfor blive omregnet til helårsbasis. Der tages i beregning af kompensationen højde for, at der sker en gradvis indfasning af landevejsprincippet således, at der fra 2019 og frem er et fuldt landevejsprincip, med undtagelse af højsæsonen.

Kompensationen kan udbetales med virkning fra 1. januar 2018 og frem.

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 21 b, stk. 9, blive fastsat regler om, at der kan ydes kompensation bagudrettet

for perioden 1. august 2016 – 31. december 2017, dvs. fra ordningens etablering. Den bagudrettede kompensation kan udbetales i december 2017.

Der er tale om en frivillig ordning. Den enkelte kommune/færgerute kan således selv afgøre, om den pågældende kommune/færgerute ønsker at gøre brug af muligheden for kompensation. Der kan evt. være tilfælde, hvor de administrative omkostninger ved at udarbejde et særligt revisorattesteret regnskab efter en lokal vurdering ikke står mål med den skønnede kompensation.

Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.1.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. august 2017.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 21 a. ---

Stk. 2-6. ---

§ 21 b. ---

Stk. 2. Tilskuddet efter stk. 1 udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Stk. 3. ---

Stk. 4. De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1, skal anvende tilskuddet til takstnedsættelse, jf. stk. 1, inden for perioden 16. marts – 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

Stk. 5-7. ---

§ 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 21 a indsættes som stk. 7 og 8:

»Stk. 7. Økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 8. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 7, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«

2. § 21 b, stk. 2, affattes således:

»Tilskuddet efter stk. 1 udgør 68,4 mio. kr. i 2017, 74,3 mio. kr. i 2018 og 80,1 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2018 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.«

3. § 21 b, stk. 4, affattes således:

»De kommuner, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.«

4. I § 21 b indsættes som stk. 8 og 9:

»Stk. 8. Økonomi- og indenrigsministeren kan yde kompensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Stk. 9. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 8, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 og 2 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. august 2017.