



Fremsat den 13. marts 2019 af økonomi- og indenrigsministeren (Simon Emil Ammitzbøll-Bille)

Forslag

til

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

(Justering af tilskudsordning til nedsættelse af færgetakster for personbefordring til og fra visse øer og etablering af en særlig godsordning for Mandø)

§ 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, som ændret bl.a. ved lov nr. 711 af 8. juni 2017 og senest ved lov nr. 1527 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 21 b, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Tilskuddet efter stk. 1 udgør 88,3 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.«

2. § 21 b, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Kommuner med små øer, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.«

3. I § 21 b indsættes efter stk. 4 som nye stykker:

»Stk. 5. De små øer, nævnt i stk. 4, omfatter Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø.

Stk. 6. Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet efter stk. 1 og 2 hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.«

Stk. 5-9 bliver herefter stk. 7-11.

4. Efter § 21 b indsættes:

»§ 21 c. Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til Esbjerg Kommune på 91.000 kr. fra 2019 til en

fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø. Tilskuddet finansieres af den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer efter § 21 a, stk. 2. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

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

Stk. 3. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø, herunder om, at Esbjerg Kommune skal udarbejde en redegørelse vedrørende anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1.

Stk. 4. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 3, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Stk. 2. Tilskud efter § 21 b, stk. 1 og 2, og § 21 c, stk. 1, har virkning for tilskudsåret 2019.

Stk. 3. Efterregulering af tilskud til kommuner, som modtager tilskud efter § 21 a, stk. 1 og 2, som følge af, at tilskud til Esbjerg Kommune efter § 21 c, stk. 1, finansieres af den samlede ramme på godsområdet, sker med virkning fra 1. januar 2019.

Stk. 4. Efterregulering af kompensation til kommuner, som modtager tilskud efter § 21 a, stk. 1 og 2, for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter § 21

a, stk. 1 og 2, er omfattet af momslovens anvendelsesområde, sker med virkning fra 1. januar 2019.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. Kompensation af kommuner som følge af ændret fordelingsnøgle på passagerområdet
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.2. Større fleksibilitet for kommuner med små øer i anvendelsen af tilskudsmidler på passagerområdet
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.3. Etablering af en særlig Mandø-ordning på godsområdet
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning
3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. De økonomiske konsekvenser og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. De administrative konsekvenser for borgerne
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Regeringen ønsker at skabe vækst og udvikling i hele landet. Færgebetjeningen af de små øer og ø-kommuner udgør en væsentlig del af indsatsen for at skabe vækst og udvikling på øerne og dermed styrke grundlaget for at bevare og udvikle velfungerende helårssamfund.

De to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster på gods- og passagerområdet på ikke-statslige færgeruter til og fra visse øer trådte i kraft henholdsvis den 1. juni 2015 og den 1. august 2016.

Økonomi- og indenrigsministeren besluttede i efteråret 2017 at gennemføre et tidligt serviceeftersyn med henblik på at vurdere, om der er grundlag for eventuelle justeringer af ordningerne, særligt i forhold til fordelingsnøglerne.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har i august 2018 offentliggjort en evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster for henholdsvis godstransport og passagerbefordring.

Som opfølgning på evalueringen har regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet,

Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti den 2. november 2018 indgået en politisk aftale om justering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for personbefordring og godstransport på ikke-statslige færgeruter til og fra visse øer.

Overordnet konstaterer aftaleparterne, at de to tilskudsordninger på henholdsvis passager- og godsområdet grundlæggende fungerer godt og efter hensigten.

Med aftalen er der enighed om at gennemføre en række initiativer med henblik på en justering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for personbefordring og godstransport.

Lovforslaget udmønter de initiativer i aftalen, som kræver ny lovgivning.

Lovforslaget udmønter initiativet om kompensation til de kommuner, som ellers ville få et mindre tilskud som følge af ny fordelingsnøgle, der tager højde for forskydninger i trafiktal. Med finansloven for 2019 er der afsat nye midler på 5,3 mio. kr. årligt fra 2019 til tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet, som finansierer denne kompensation.

Med lovforslaget får kommuner med små øer større fleksibilitet i forhold til selv at beslutte, hvornår tilskudsmidlerne på

passagerområdet skal anvendes inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

Lovforslaget etablerer hjemmel til, at økonomi- og indenrigsministeren kan yde et årligt tilskud på 91.000 kr. fra 2019 til Esbjerg Kommune til etablering af en fælles godsordning til og fra Mandø.

Som del af aftalen af 2. november 2018 om justering af tilskudsordningerne er der enighed om at forenkle afgrænsningen af varebiler på godsområdet, så alle gulpladebiler omfattes af godsordningen. Udmøntningen af initiativet vil ske i bekendtgørelsesform i medfør af § 21 a, stk. 5.

Desuden er der med aftalen enighed om at harmonisere reglerne for anvendelse af uforbrugte midler, så uforbrugte midler på godsområdet kun kan anvendes til nedsættelse af færgetakster på godsområdet svarende til ordningen på passagerområdet, idet der dog etableres mulighed for at anvende uforbrugte midler på godsområdet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet i de tilfælde, hvor nedsættelsen af færgetakster på godsområdet har nået grænsen på maksimalt 80 pct., ekskl. moms og vareafgift opkrævet af havnene. Reglerne om anvendelse af uforbrugte midler på godsområdet vil blive fastsat i bekendtgørelsesform i medfør af § 21 a, stk. 5.

Der er med aftalen enighed om en statsgaranti på samlet 15 mio. kr. i perioden 2019-2022 til at dække et eventuelt driftsunderskud ved en standardfærge, som er under udvikling i regi af Færgesekretariatet til brug som afløserfærge for kommuner med små øer. Finansieringen er indarbejdet på finansloven for 2019.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Kompensation af kommuner som følge af ændret fordelingsnøgle på passagerområdet

2.1.1. Gældende ret

Med lov nr. 648 af 8. juni 2016 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner besluttede Folketinget at etablere en tilskudsordning vedrørende nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer. Ordningen trådte i kraft pr. 1. august 2016. De nærmere regler for udmøntningen af ordningen er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1132 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Ordningen har til formål at understøtte væksten i turismen og styrke bosætningen på øerne.

I medfør af § 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 de omfattede kommuner til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v.

Det er fastsat i § 21 b, stk. 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at tilskuddet udgør 83,0 mio. kr. årligt fra 2019 (2019-pl). Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Økonomi- og indenrigsministeren fastsætter i medfør af § 21 b, stk. 6, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 8, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner regler om fordelingen af tilskuddet efter en nærmere fastlagt fordelingsnøgle.

Den samlede økonomiske ramme til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet er fastlagt ved lov. En forhøjelse af den samlede økonomiske tilskudsramme kræver ny lovgivning.

2.1.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Økonomi- og Indenrigsministeriets evaluering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring fra august 2018 viser, at der siden etableringen af tilskudsordningen på passagerområdet er sket trafikforskydninger ruterne imellem.

Trafikforskydningerne medfører ændringer i både opadgående og nedadgående retning af det teknisk beregnede tilskudsbehov.

En ny fordelingsnøgle flytter alt andet lige midler til de ruter, der har haft relativ større omsætning i forhold til de øvrige ruter siden ordningens etablering.

En teknisk genberegning af fordelingsnøglen på baggrund af de opdaterede trafik- og omsætningstal på passagerområdet omfordeler samlet 5,3 mio. kr. mellem ruterne med udgangspunkt i den økonomiske ramme ved ordningens etablering.

Med de nye midler ydes kompensation til de kommuner, som ellers ville få et tab som følge af ændringen af fordelingsnøglen. Kompensationen skal ses i lyset af, at der med evalueringen af tilskudsordningen på passagerområdet er tale om et tidligt serviceeftersyn og følgelig et forholdsvis spinkelt erfaringsgrundlag. De registrerede forskydninger i trafik- og omsætningstal kan skyldes andre forhold i den korte periode, ordningen har været i kraft, end selve tilskudsordningen.

Som del af aftalen af 2. november 2018 mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om justering af tilskudsordningerne er der enighed om at gennemføre en ny evaluering i 2022, når der er indhøstet erfaringer fra en længere periode, herunder om udviklingen i trafik- og omsætningstal på de omfattede færgeruter.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Med den foreslåede affattelse af § 21 b, stk. 2, forhøjes tilskuddet for de ikke-statslige færgeruter på passagerområdet med 5,3 mio. kr. fra 83,0 mio. kr. til 88,3 mio. kr. årligt fra 2019.

Ved at tilføje ekstra midler på 5,3 mio. kr. årligt er det muligt at kompensere de kommuner, som ellers ville få et tab som følge af ændringen af fordelingsnøglen på baggrund af de opdaterede trafik- og omsætningstal.

Det betyder, at alle ruter som minimum får det samme tilskud som i den nuværende fordeling.

Initiativet vil yderligere understøtte turismen og bosætningen på øerne.

Forslaget om en forhøjelse af den samlede økonomiske ramme ændrer ikke ved den eksisterende afgrænsning af øer, som er omfattet af tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring.

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.

2.2. Større fleksibilitet for kommuner med små øer i anvendelsen af tilskudsmidler på passagerområdet

2.2.1. Gældende ret

Tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet til og fra visse øer var oprindeligt målrettet den turistmæssige lavsæson om foråret og efteråret.

Med lov nr. 711 af 8. juni 2017 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner blev landvejsprincippet gradvist udvidet til at gælde hele året fra og med 2019, bortset fra højsæsonen om sommeren, gennem en forhøjelse af den samlede økonomiske ramme.

Det er fastsat i § 21 b, stk. 4, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, at de kommuner, som modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet, kan anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste uge i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

De omfattede kommuner/færgeruter kan således ikke anvende tilskudsmidler til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet i skolernes sommerferie.

Der er i dag ikke hjemmel til at give kommuner med små øer større fleksibilitet i forhold til den tidsmæssige afgrænsning af den periode, hvor tilskuddet kan anvendes.

2.2.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Begrundelsen for at undtage højsæsonen er at sikre, at de afsatte midler til nedsættelse af færgetakster for passagerbefordring kan få størst mulig effekt. I skolernes sommerferie er der typisk i forvejen stor aktivitet i turisterhvervet, mens der ofte er ledig færgkapacitet og ledige overnatningssteder uden for højsæsonen. Ved at undtage skolernes sommerferie forebygges den situation, at tilskudsordningen kan medvirke til at skabe kapacitetsproblemer på de enkelte færgeruter. Samtidig kan nedsættelsen af færgetakster blive mere mærkbar, end hvis tilskuddet fordeles på hele året.

Imidlertid er der små øer, som primært har faciliteter til besøgende i sommerperioden, og som ikke oplever kapacitetsproblemer. Disse øer vil kunne have gavn af at kunne tilbyde billigere færgebilletter om sommeren.

De færgeruter, som i forvejen oplever stor tilstrømning i højsommeren med deraf følgende kapacitetsproblemer, vil ud fra almindelige økonomiske bevæggrunde hensigtsmæssigt kunne vælge fortsat at anvende tilskuddet uden for højsæsonen.

Ved at give kommuner med små øer øget frihed til at tilpasse ordningen efter de lokale forhold, kan tilskuddet anvendes i de tidsrum, hvor det har størst effekt i forhold til turistfaciliteterne på den enkelte ø. Det vil således være op til en lokal beslutning at fastlægge takststrukturen ud fra en vurdering af bl.a. færgkapaciteten.

Kommuner med små øer får øget frihed til at anvende tilskuddet inden for en samlet tidsmæssig ramme på 46 uger i et kalenderår, hvilket svarer til det tidsrum, der i dag er gældende. Det vil således fortsat være et hensyn, at tilskuddet ikke skal kunne udmøntes over hele året, hvilket gør det mere mærkbart.

Som led i aftalen af 2. november 2018 om justering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for personbefordring og godstransport er der enighed om, at der i forbindelse med en ny evaluering i 2022 skal være særskilt fokus på, hvordan kommuner med små øer administrerer en øget fleksibilitet i periodeafgrænsningen på passagerområdet.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Med den foreslåede affattelse af § 21 b, stk. 4, får kommuner med små øer mulighed for at anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

Det fastsættes i et nyt stk. 5, at gruppen af småøer udgøres af Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjør-

nø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjørnø, Hjortø, Lyø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø.

Det fastsættes i et nyt stk. 6, at Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf. Reglerne for de pågældende ø-kommuner forbliver således uændret.

Den foreslåede ordning har til formål at understøtte turisterhvervet på små øer, som ikke har kapacitetsproblemer i sommerperioden, og som primært har turistfaciliteter til besøgende om sommeren.

2.3. Etablering af en særlig Mandø-ordning på godsområdet

2.3.1. Gældende ret

Med lov nr. 582 af 4. maj 2015 vedtog Folketinget at etablere en ordning for tilskud til 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. 1131 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Ordningen har til formål at understøtte erhvervsudviklingen og dermed grundlaget for bosætningen på øerne.

Ordningen omfatter ikke-statslige færgeruter til ø-kommuner og en række småøer. De omfattede ø-kommuner er Læsø, Samsø, Fanø og Ærø, mens gruppen af småøer udgøres af Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjørnø, Hjortø, Lyø, Nekselø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø.

Det fremgår af lovbemærkningerne bag lovgivningen, jf. Folketingstidende 2014-2015 (1. samling), A, L159 som fremsat, side 5 om tilskudsordningen på godsområdet, at gruppen af småøer udgøres af de øer, der er en del af de kommuner, som modtager tilskud efter § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, idet Mandø dog er undtaget, da der ikke er en færgerute hertil.

Da tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster blev etableret pr. 1. juni 2015, var der politisk enighed om at afgrænse den til alene at omfatte færgetransport med den begrundelse, at der er tale om en enkel og objektiv afgrænsning.

Der er i dag ikke hjemmel til at yde tilskud til Esbjerg Kommune med henblik på at etablere en særlig ordning for fælles transport af gods til og fra Mandø.

Folketinget vedtog med lov nr. 711 af 8. juni 2017 om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner at etablere en ordning for kompensation for øget

afgiftsbelastning i forbindelse med tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Med § 21 a, stk. 7, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner har økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde kompensation til kommuner/færgeruter for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

I medfør af § 21 a, stk. 8, kan økonomi- og indenrigsministeren fastsætte nærmere regler om kompensationen, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

De nærmere regler for kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser af tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet er fastsat i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1131 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

De gældende regler om kompensation for øget afgiftsbelastning omfatter alene de kommuner/færgeruter, som i dag modtager tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Tilskud til Esbjerg Kommune til etablering af en særlig ordning for Mandø med fællestransport af gods til og fra fastlandet vil være omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Der er ikke i dag hjemmel til at kompensere Esbjerg Kommune for afgiftsmæssige konsekvenser af et sådant tilskud.

2.3.2. Økonomi- og Indenrigsministeriets overvejelser

Mandø er i den særlige situation, at øen kun er landfast med en såkaldt låningsvej i dele af døgnet. Det kan give udfordringer for erhvervsliv og ø-boere på Mandø i forhold til godstransport og afledte meromkostninger.

Ifølge ministeriet er der behov for at understøtte erhvervslivet og helårsbeboelsen på Mandø i overensstemmelse med det overordnede formål med tilskudsordningen på godsområdet.

Idet der ikke er en færge, som forbinder Mandø med fastlandet, er det ikke muligt at anvende den nuværende tilskudsmodel til nedsættelse af færgetakster på godsområdet i forhold til Mandø. En tilskudsordning for Mandø må således have en anden udformning.

Etableringen af en løsning, som tager udgangspunkt i fælles godstransport mellem et opsamlingssted på fastlandet og Mandø, vurderes at være en fornuftig, praktisk løsning i forhold til en givetvis begrænset samlet godsmængde.

Det kan konstateres, at der vil være en momsproblematik i forhold til et tilskud til Esbjerg Kommune til en særlig Mandø-ordning for fælles transport af gods.

Formålet med tilskuddet er imidlertid, at det i fuld udstrækning skal anvendes til en særlig Mandø-løsning til fælles transport af gods.

Det kræver, at der tilvejebringes en hjemmel til at yde kompensation til Esbjerg Kommune for den øgede afgiftsbelastning, og at økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om opgørelsen af kompensationens størrelse.

Med en sådan hjemmel vil alle kommuner/færgeruter, som modtager tilskud fra den samlede økonomiske ramme til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer, være omfattet af en kompensationsordning i forhold til en øget afgiftsbelastning som følge af, at tilskuddene er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at økonomi- og indenrigsministeren yder et øremærket tilskud til Esbjerg Kommune på 91.000 kr. årligt fra 2019 til etablering af en fælles godsordning til og fra Mandø. De nærmere regler for ordningens administration fastsættes af økonomi- og indenrigsministeren.

Tilskuddet finansieres af den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Med lovforslaget får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde kompensation til Esbjerg Kommune for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til etablering af en særlig Mandø-ordning for fælles transport af gods er omfattet af momslovens anvendelsesområde. De nærmere regler om kompensationen for afgiftsmæssige konsekvenser fastsættes af økonomi- og indenrigsministeren.

3. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indebærer udgifter for staten på 5,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til kompensation af kommuner, som ellers ville stå til et tab som følge af en ændret fordelingsnøgle på passagerområdet.

Kompensation til kommuner som følge af, at et tilskud til nedsættelse af færgetakster er omfattet af momslovens anvendelsesområde, er statsfinansielt neutral, da den modsvarer af tilsvarende merindtægter for staten. Kompensationen for afgiftsbelastning på passagerområdet vil stige for de kommuner, der får et øget tilskud som følge af en ændret fordelingsnøgle. Denne stigning i kompensationen for afgiftsbelastning på passagerområdet finansieres inden for Økonomi- og Indenrigsministeriets ramme.

Lovforslaget har ingen implementeringskonsekvenser for staten.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for de omfattede kommuner, men der kan være en begrænset administrativ merbelastning.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for regionerne.

4. De økonomiske konsekvenser og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget giver større fleksibilitet for kommuner med små øer i forhold til anvendelse af tilskudsmidler til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet, hvilket giver bedre mulighed for at tilpasse ordningen til lokale forhold til gavn for turisterhvervet.

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser i øvrigt for erhvervslivet m.v.

5. De administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. januar til den 6. februar 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Assens Kommune, Bornholms Regionskommune, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Danske Regioner, Esbjerg Kommune, Fanø Kommune, Friluftsrådet, Færgerederierne, Færgesekretariatet, 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, Sammenslutningen af Danske Småøer, Samsø Kommune, Skive Kommune, Slagelse Kommune, Småøernes Fergeselskaber, Struer Kommune, Svendborg Kommune, Visit Denmark, Ærø Kommune, Aabenraa Kommune og Aalborg Kommune.

9. 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	Udgifter for staten på 5,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Fleksibilitet i anvendelse af tilskudsmidler til små øer på passagerområdet til gavn for turisterhvervet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Ingen EU-retlige aspekter	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

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

Til nr. 1

Det følger af bestemmelsen i udligningslovens § 21 b, stk. 2, 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 en gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Det foreslås, at § 21 b, stk. 2, nyaffattes, således at tilskuddet efter stk. 1 udgør 88,3 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at forhøje tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet med henblik på kompensation til kommuner som følge af en ændret fordelingsnøgle på baggrund af forskydninger i trafik- og omsætningstal mellem de omfattede færgeruter. Med den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 2, 1.pkt., forhøjes tilskuddet på passagerområdet for de ikke-statslige færgeruter med 5,3 mio. kr. fra 83,0 mio. kr. til 88,3 mio. kr. årligt fra 2019.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 2, 2. pkt., reguleres tilskuddet fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med

den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

I forbindelse med etableringen af den gældende tilskudsordning blev tilskuddet til de enkelte kommuner/færgeruter beregnet med udgangspunkt i trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter.

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

Data til beregning af tilskuddene blev oprindeligt indhentet i forbindelse med et analysearbejde i 2015.

Forskydninger i omsætnings- og trafiktal kan betyde ændrede tilskudsbehov.

Som led i Økonomi- og Indenrigsministeriets evaluering af tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster for gods-transport og personbefordring fra august 2018 er der indhentet nye omsætnings- og trafiktal for de omfattede færgeruter.

De nye omsætnings- og trafiktal viser, at der er sket forskydninger mellem ruterne i perioden siden etableringen af tilskudsordningen på passagerområdet.

Med udgangspunkt i det definerede landevejsprincip er der foretaget en teknisk genberegning af en ny fordelingsnøgle på baggrund af de opdaterede omsætnings- og trafiktal.

En ny fordelingsnøgle indebærer derfor en ny fordeling mellem de omfattede færgeruter af den økonomiske ramme, som lå til grund ved etableringen af tilskudsordningen på passagerområdet. En ny fordelingsnøgle flytter midler til de ruter, der har en relativt større omsætningsfremgang i forhold til de øvrige ruter siden ordningens etablering.

En teknisk genberegning af fordelingsnøglen baseret på de opdaterede trafik- og omsætningstal omfordeler 5,3 mio. kr. mellem ruterne med udgangspunkt i den økonomiske ramme ved tilskudsordningens etablering.

Med de nye midler på 5,3 mio. kr. årligt kan de færgeruter, der står til et tab med en ny fordelingsnøgle, blive kompenseret, så ingen færgeruter får reduceret deres tilskud, mens færgeruter med forholdsmæssigt stigende trafik- og omsætningstal får forhøjet deres tilskud på basis af den faktiske udvikling. Alle færgeruter får således som minimum det samme som i den nuværende fordeling.

I medfør af § 21 b, stk. 6, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 8, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner kan økonomi- og indenrigsministeren fastsætte nærmere regler om fordelingen af tilskuddet på passagerområdet efter en af økonomi- og indenrigsministerens fastlagte model.

Med hjemmel i § 21 b, stk. 6, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 8, er det hensigten at fastsætte regler, som fordele tilskuddet på passagerområdet med udgangspunkt i en ny fordelingsnøgle baseret på opdaterede omsætnings- og trafiktal, hvor der samtidig ydes kompensation til de kommuner, som står til at få reduceret deres tilskud med en ny fordelingsnøgle.

Nye midler til passagerområdet og en ændret forholdsmæssig fordeling mellem færgeruterne har afledede effekter i forhold til kompensationen for afgiftsmæssige konsekvenser for de kommuner, hvor tilskuddet forhøjes.

I medfør af § 21 b, stk. 9, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 11, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner kan økonomi- og indenrigsministeren fastsætte nærmere regler om kompensationen til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at de omhandlede tilskud på passagerområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Det er hensigten med hjemmel i § 21 b, stk. 9, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 11, at fastsætte regler om, at kommuner, som får forhøjet deres tilskud på grundlag af en ny fordelingsnøgle, får en kompensation for afgiftsmæssige konsekvenser, hvor der korrigeres forholdsmæssigt for stigningen i tilskuddet med udgangspunkt i den beregnede momskompensation for 2019 for den pågældende kommune.

Der sker ingen ændringer i kompensationen for afgiftsmæssige konsekvenser for de kommuner, der opretholder deres nuværende tilskud ved at få del i de nye midler på passagerområdet.

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

Til nr. 2

Det følger af den gældende bestemmelse i udligningslovens § 21 b, stk. 4, at 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.

Det foreslås, at § 21 b, stk. 4, nyaffattes, således at kommuner med små øer, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at give kommuner med små øer større fleksibilitet i fastlæggelsen af de perioder, hvor tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet kan anvendes.

Med den foreslåede affattelse af § 21 b, stk. 4, får kommuner med små øer adgang til at anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.

Den foreslåede bestemmelse i § 21 b, stk. 4, indebærer ikke krav om længden eller den tidsmæssige placering af de perioder, hvor tilskuddet anvendes.

Den foreslåede ordning afspejler, at der på små øer typisk er mange turister i sommerperioden til forskel fra vinterperioden.

Med den foreslåede ordning får kommuner med små øer større fleksibilitet i anvendelsen af tilskud til nedsættelse af færgetakster og dermed frihed til at inddrage skolernes sommerferie ud fra en vurdering af de lokale forhold, bl.a. under hensyn til færgekapaleteten.

Initiativer om større fleksibilitet til kommuner med små øer i forhold til anvendelsesperioden for tilskud ligger inden for den økonomiske ramme på passagerområdet.

I medfør af § 21 b, stk. 7, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 9, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner kan økonomi- og indenrigsministeren fastsætte nærmere regler om administrationen af tilskudsordningen på passagerområdet, herunder om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en redegørelse for anvendelsen af tilskuddet til nedsættelse af færgetakster.

Der er med hjemmel i § 21 b, stk. 7, som med lovforslaget bliver til § 21 b, stk. 9, bl.a. fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen skal udarbejde en årlig opfølgingsredegørelse

med en række nærmere fastlagte oplysninger, jf. kapitel 7 i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr.1132 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer.

Det er hensigten at udbygge reglerne i bekendtgørelsen om indholdet af opfølgingsredegørelsen med et krav om, at kommunalbestyrelsen for kommuner med små øer skal redegøre for, i hvilke perioder tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet er anvendt.

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

Til nr. 3

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at give kommuner med små øer større fleksibilitet i fastlæggelsen af de perioder, hvor tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet kan anvendes.

Det foreslås med den nye affattelse af § 21 b, stk. 4, at kommuner med små øer har adgang til at anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår. Om den nærmere beskrivelse af bestemmelsen henvises til bemærkningerne til § 21 b, stk. 4.

Det følger af den foreslåede § 21 b, stk. 5, at de små øer, nævnt i stk. 4, omfatter Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Neksølø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø.

Med den foreslåede nye § 21 b, stk. 5, fastlægges det, hvilke små øer der er omfattet af bestemmelsen om øget fleksibilitet i den tidsmæssige ramme for anvendelsen af tilskuddet på passagerområdet.

Det følger af den foreslåede § 21 b, stk. 6, at Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet efter stk. 1 og 2 hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

Med den foreslåede nye § 21, stk. 6, fastsættes det, at Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.

Lovforslaget indebærer således ingen ændringer for de fire ø-kommuner i forhold til gældende ret om perioden for anvendelse af tilskuddet. Om baggrunden for bestemmelsen henvises endvidere til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.2.

Til nr. 4

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at yde et tilskud til Esbjerg Kommune til etablering af en særlig ordning for Mandø på godsområdet.

Det foreslås med § 21 c, stk. 1, 1. pkt., at økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til Esbjerg Kommune på 91.000 kr. fra 2019 til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø.

Det følger af den foreslåede § 21 c, stk. 1, 2. pkt., at tilskuddet finansieres af den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer efter § 21 a, stk. 2, og af den foreslåede § 21 c, stk. 1, 3. pkt., at tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 c, stk. 1, får økonomi- og indenrigsministeren bemyndigelse til at yde et tilskud til Esbjerg Kommune på 91.000 kr. årligt fra 2019 til en særlig godsordning for Mandø.

Ordningen for Mandø tager udgangspunkt i et fælles forslag fra Esbjerg Kommune, Mandø Fællesråd og Sammenslutningen af Danske Småøer om en særlig Mandø løsning baseret på en fælles transportordning baseret på afhentning af gods på fastlandet. Ifølge forslagsstillerne vil omkostningerne ved en sådan løsning løbe op i 110.000 kr. årligt.

Esbjerg Kommune får ansvaret for at administrere den særlige godsordning for Mandø.

Ordningen bygger på, at Esbjerg Kommune tildeles 80 pct. af dette beløb, dvs. 91.000 (2019-pl) årligt, svarende til den tilskudsprocent, der blev lagt til grund i forbindelse med beregning af tilskudsbehovet for de færgeruter, der er omfattet af den nuværende ordning til nedsættelse af færgetakster for godstransport.

Der er tale om et øremærket tilskud, som ikke vil kunne anvendes til andre formål. Det forudsættes, at kommunen anvender eventuelle overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til den fælles transportordning for Mandø.

Midlerne til finansiering af en særlig ordning for Mandø finansieres af den samlede ramme til nedsættelse af færgetakster på godsområdet, som i 2019 udgør 37,6 mio. kr. årligt.

Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor svarende til de gældende regler for regulering af tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet.

Forslaget indebærer, at alle kommuner/færgeruter, som er omfattet af tilskudsordningen på godsområdet, bidrager til etableringen af den særlige godsordning for Mandø.

Det er hensigten at fastsætte regler om, at reduktionen af tilskuddet for de enkelte kommuner/færgeruter beregnes med udgangspunkt i den eksisterende fordelingsnøgle, der er fastlagt i medfør af § 21 a, stk. 5. Der sker således en forholdsmæssigt reduktion af begrænset størrelse i det nuværende tilskud til de respektive kommuner/færgeruter.

Med den foreslåede § 21 c, stk. 2, får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at yde kompensation til Esbjerg Kommune som følge af, at tilskud til etablering af en særlig ordning for Mandø på godsområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Tilskuddet til Esbjerg Kommune til etablering af en særlig ordning for Mandø med fælles transport af gods til og fra fastlandet vil være omfattet af momslovens anvendelsesområde i lighed med de øvrige tilskud, der ydes fra den overordnede ramme på godsområdet.

Formålet med tilskuddene er imidlertid, at de i fuld udstrækning skal anvendes til nedsættelse af færgetakster på godsområdet med henblik på at understøtte erhvervsudviklingen på øerne.

Der er ikke efter gældende ret hjemmel til at yde kompensation til Esbjerg Kommune for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud til etablering af en ordning med fælles transport af gods til og fra Mandø er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Det er derfor påkrævet at tilvejebringe en hjemmel, som giver mulighed for at yde kompensation til Esbjerg Kommune i lighed med den eksisterende moms kompensationsordning for tilskud på godsområdet.

Den reelle værdi af tilskuddet til Esbjerg Kommune til etablering af en særlig godsordning for Mandø søges herved fastholdt.

Det foreslås i den foreslåede § 21 c, stk. 3, at økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø, herunder om, at Esbjerg Kommune skal udarbejde en redegørelse vedrørende anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1.

Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse i § 21 c, stk. 3, er det hensigten at fastsætte regler om administrationen af den særlige Mandø-ordning, som i tilpasset form svarer til lignende regler i Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1131 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Det er således hensigten at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i Esbjerg Kommune skal udarbejde en årlig redegørelse til Økonomi- og Indenrigsministeriet om, hvorledes tilskuddet efter den foreslåede bestemmelse i § 21 c, stk. 1, er anvendt.

Desuden er det hensigten at fastsætte regler om, at udbetaling af tilskud forudsætter, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tilfredsstillende redegørelse for anvendelsen af tilskuddet i det forudgående regnskabsår.

Endvidere er det hensigten at fastsætte regler om, at eventuelt uforbrugte midler overføres til efterfølgende år til finansiering af ordningen med fælles transport af gods til og fra Mandø.

Udgangspunktet for tilrettelæggelsen af den særlige Mandø-ordning er, at der skal være tale om en enkel og let administrerbar ordning.

Den konkrete udformning af ordningen kan mest hensigtsmæssigt forestås af Esbjerg Kommune. Det vil således være Esbjerg Kommune, som tilrettelægger takststrukturen for transport af gods til og fra Mandø.

Udover det øremærkede tilskud til en særlig godsordning for Mandø i medfør af § 21 c, stk. 1, modtager Esbjerg Kommune 420.000 kr. årligt i medfør af § 20 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Det såkaldte § 20-tilskud er et generelt tilskud begrundet i de særlige udgifter, der er forbundet med at have en eller flere øer som en del af kommunen.

Det foreslås fastsat i den foreslåede § 21 c, stk. 4, at økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 3, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Med den foreslåede bestemmelse i § 21 c, stk. 4, får økonomi- og indenrigsministeren hjemmel til at fastsætte regler om kompensationen efter stk. 3, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud til Esbjerg Kommune efter stk. 1 til etablering af en særlig godsordning for Mandø er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Den foreslåede bestemmelse giver således mulighed for, at den momsproblematik i forhold til tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport og passagerbefordring, som i øvrigt blev håndteret ved lov nr. 711 af 8. juni 2017, også kan håndteres for det nye tilskud.

Kompensationen i relation til en særlig godsordning for Mandø tager udgangspunkt i, at løsningen skal være let administrerbar samtidig med, at kompensationen skal være så præcis som mulig.

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

Det er hensigten med hjemmel i den foreslåede § 21 c, stk. 4, at fastsætte regler om, at der ydes et årligt kompensationsbeløb til Esbjerg Kommune med udgangspunkt i, at tilskuddet på 91.000 kr. årligt fra 2019 fuldt ud er en momspligtig ydelse.

Da tilskuddet til nedsættelse af færgetakster på godsområdet reduceres for de kommuner, der er omfattet af § 21 a, stk. 1 og 2, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, vil der være afledede konsekvenser i forhold til den momscompensation, som udbetales i dag.

De gældende regler om compensation til kommuner for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport er omfattet af momslovens anvendelsesområde, er fastsat med hjemmel i § 21 a, stk. 8, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. Økonomi- og Indenrigsministeriets bekendtgørelse nr. 1131 af 15. oktober 2017 om nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer.

Det er hensigten ligeledes med hjemmel i § 21 a, stk. 8, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner at fastsætte regler om, at momscompensationen til de enkelte kommuner reduceres forholdsmæssigt med udgangspunkt i fordelingen af den samlede momscompensation på godsområdet mellem de omfattede kommuner, således at den samlede momscompensation på godsområdet alt andet lige forbliver uændret.

Om baggrunden for bestemmelserne henvises til de almindelige bemærkninger under afsnit 2.3.

Til § 2

Det foreslås i § 2, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juli 2019.

Det følger af den foreslåede § 2, stk. 2, at forhøjelsen af den samlede økonomiske ramme på passagerområdet og tilskuddet til Esbjerg Kommune har virkning for tilskudsåret 2019.

Det foreslås i § 2, stk. 3, at der vil med virkning fra 1. januar 2019 ske en efterregulering af tilskud til de kommuner, som modtager tilskud efter § 21 a, stk. 1 og 2, til nedsættelse af færgetakster på godsområdet, som følge af, at den særlige godsordning for Mandø finansieres af den samlede økonomiske ramme til nedsættelse af færgetakster på godsområdet.

Det følger af den foreslåede § 2, stk. 4, at der som følge af ændrede tilskud vil ske en efterregulering med virkning fra 1. januar 2019 af compensation til kommuner, som modtager tilskud efter § 21 a, stk. 1 og 2, for afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at tilskud til nedsættelse af færgetakster på godsområdet er omfattet af momslovens anvendelsesområde.

Med de foreslåede bestemmelser i § 2, stk. 3 og 4, kan tilskuddet til en særlig godsordning for Mandø udbetales for 2019.

Lovforslaget finder ikke anvendelse for Færøerne og Grønland, da udligningsloven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 21 b. ---

Stk. 2. 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. ”

Stk. 3. ---

Stk. 4. 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. ”

Stk. 5-9 ---

§ 1

I lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 329 af 24. marts 2017, som ændrede bl.a. ved lov nr. 711 af 8. juni 2017 og senest ved lov nr. 1527 af 18. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 21 b, stk. 2, affattes således:

»Tilskuddet efter stk. 1 udgør 88,3 mio. kr. årligt fra 2019. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.«

2. § 21 b, stk. 4, affattes således:

»Kommuner med små øer, der modtager tilskud efter stk. 1 og 2, kan anvende tilskuddet hele året inden for en tidsramme på maksimalt 46 uger sammenlagt i det pågældende kalenderår.«

3. I § 21 b indsættes efter stk. 4 som nye stykker:

»*Stk. 5.* De små øer, nævnt i stk. 4, omfatter Agersø, Anholt, Askø, Avernakø, Barsø, Birkholm, Bjørnø, Baagø, Drejø, Egholm, Endelave, Fejø, Femø, Fur, Hjarnø, Hjortø, Lyø, Neksø, Omø, Orø, Sejerø, Skarø, Strynø, Tunø, Venø og Aarø.

Stk. 6. Fanø, Læsø, Samsø og Ærø Kommuner kan anvende tilskuddet efter stk. 1 og 2 hele året med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf.«

Stk. 5-9 bliver herefter stk. 7-11.

2. Efter § 21 b indsættes:

»§ 21 c. Økonomi- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til Esbjerg Kommune på 91.000 kr. fra 2019 til en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø. Tilskuddet finansieres af den samlede ramme for tilskud til nedsættelse af færgetakster for godstransport til og fra visse øer efter § 21 a, stk. 2. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2020 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

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

Stk. 3. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen af en fælles ordning for transport af gods til og fra Mandø, herunder om, at Esbjerg Kommune skal udarbejde en redegørelse vedrørende anvendelsen af tilskuddet efter stk. 1.

Stk. 4. Økonomi- og indenrigsministeren kan fastsætte nærmere regler om kompensationen efter stk. 3, herunder om opgørelsen af de afgiftsmæssige konsekvenser som følge af, at et tilskud efter stk. 1 er omfattet af momslovens anvendelsesområde.«