



Skatteministeriet
Att. André Due Pomowski
Nicolai Eigtveds Gade 28
DK 1402 – København K

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til lovgivningoekonomi@skm.dk og ADP@skm.dk

København, den 5. september 2019

.....

Høringsvar: Lov om ændring af chokoladeafgiftsloven, lov om forskellige forbrugsafgifter, lov om afgift af konsum-is, momsloven og tinglysningsafgiftsloven (j.nr. 2018 – 7307)

Dansk PersonTransport har modtaget ovennævnte lovudkast i høring. Dansk PersonTransport (DPT) har bemærkninger til de dele af lovforslaget, der vedrører ændringer af momslovens regler om udtagningsmoms, der er beskrevet i lovforslagets afsnit 2.6.

Vi har bemærkninger, der knytter sig til dels det lovtekniske og dels de økonomiske konsekvenser ved lovforslaget for såvel erhvervslivet som for kommuner og regioner.

1. Om udtagning af varer (investeringsgoder) generelt

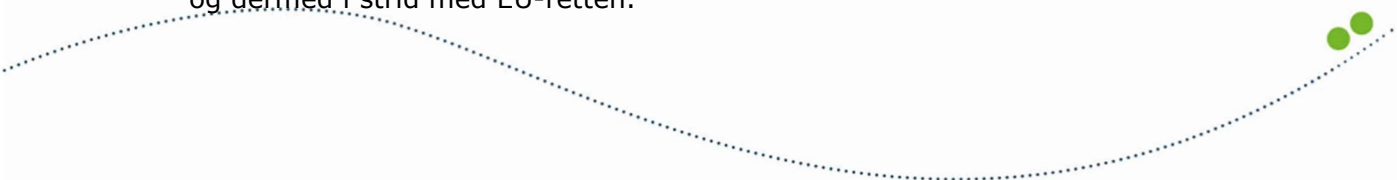
Efter DPT's opfattelse sker der kun udtagning, hvis et aktiv (investeringsgode) overgår fra fuld eller delvist momspligtig anvendelse til fuldt ud momsfritaget anvendelse. Det er tillige vores opfattelse, at varer og investeringsgoder ikke kan udtages delvist. Hvis et aktiv overgår fra fuld momspligtig anvendelse til delvis momspligtig anvendelse, vil dette derfor ikke udløse et krav om betaling af udtagningsmoms.

Skatteministeriet opfordres at bekræfte dette og præcisere dette forhold i lovforslaget.

2. EU-rettens regler om regulering for investeringsgoder tilsidesættes

I den kollektive bustrafik forekommer det, at rutebusselskaberne (moderselskab) anskaffer busser i leasingselskaber (datterselskaber), der herefter leaser busserne (investeringsgode) til moderselskabet. Efter en periode fællesregistreres virksomhederne – lejer og udlejer (moder og datter). Af lovbemærkningerne fremgår det netop også, at rutebustrafik påvirkes af lovændringerne uden at dette konkretiseres eller kvantificeres.

Som vi forstår lovforslaget, skal der ved denne fællesregistrering beregnes en udtagningsmoms. Efter vores opfattelse er dette en (formentlig utilsigtet) begrænsning af anvendelsesområdet for momsdirektivets bestemmelser om regulering af investeringsgoder og dermed i strid med EU-retten.



Skatteministeriet opfordres til at afklare, hvorvidt bestemmelsen er forenelig med EU-retten på dette punkt.

3. Ikrafttrædelse og bagudrettet virkning

Bestemmelserne om lovgivningens ikrafttræden fremgår af § 7. Lovforslaget giver ikke i sin helhed et samlet overblik over, hvornår de enkelte bestemmelser vil få retskraft og hvordan de enkelte regler vil få indvirkning på de dispositioner som allerede er foretaget f.eks. i forbindelse med stiftelse af leasingselskab med henblik på senere fællesregistrering med moderselskabet.

Gennemføres lovgivningen bør det ske på en måde, der ikke indebærer lovgivning med tilbagevirkende kraft i strid med dansk praksis.

4. Økonomiske konsekvenser

Den erhvervsmæssige personbefordring i form af rutekørsel med bus vil blive påvirket af lovforslagets bestemmelser. Det drejer sig primært om:

- 1) Den kollektive bustrafik der udføres for trafikelskaberne på baggrund af offentligt udbudte kontrakter (på vegne af kommuner og regioner).
- 2) Et stort antal kommunale specialkørselsordninger af forskellig karakter. Disse udføres ligeledes for kommunerne på baggrund af offentligt udbudte kontrakter.
- 3) Fjernbusrutekørsel der udføres af private selskaber i åben konkurrence, hvor salget af billetter sker direkte til de rejsende (privatpersoner).

Alene for den kollektive bustrafik (Punkt 1) skønner Dansk PersonTransport, at lovforslaget vil medføre méromkostninger alene til busser for busoperatørerne på 60 mio. kr. om året (2019) stigende til 100 mio. kr. om året indenfor en kort årrække. Stigningen følger af de beslutninger, der allerede er taget – og vil blive taget i fremtiden - om en grøn og klimavenlig omstilling af bustrafikken, der vil stille større og dyrere krav operatørernes kapitalapparat i form af højteknologiske busser.

Dertil kommer øgede investeringer i infrastruktur (infrastruktur til energi, anlæg, værksteder og bygninger), der også kan blive berørt af en eventuel lovændring.

De økonomiske konsekvenser for de øvrige trafikformer (Punkt 2 og 3) er mere vanskelige at gøre op, men forventes at beløbe sig til mellem 1/3 og 1/2 af omkostningerne ift. den kollektive bustrafik.

I forhold til punkt 1) og 2) vil den foreslåede lovændring på kort sigt indebære, at eksisterende kontrakter – herunder kontraktsummen – skal genforhandles mellem busoperatørerne og de respektive ordregivere hos trafikelskaberne (Punkt 1) og kommunerne (Punkt 2). På længere sigt vil omkostningerne blive overvæltet på kommuner og regioner i form af højere tilbudspriser på de udbudte kontrakter. Af samme årsag opfordrer Dansk PersonTransport til,



at der gennemføres en økonomisk høring af Kommunernes Landsforening og Danske Regioner, hvis medlemmers økonomi vil blive kraftigt påvirket af den foreslåede lovændring.

For så vidt angår fjernbustrafikken (Punkt 3) vil omkostningerne for erhvervslivet – som forventet i høringssvaret – blive overvæltet på passagererne, hvis adgang til klimavenlig kollektiv fjerntrafik derved forringes.

5. Øvrige, generelle betragtninger

Den kollektive bustrafik står overfor en stor udfordring med at omstille sig til en mere klima- og miljøvenlig form. Regeringen har varslet en række tiltag på dette område, men vi kender endnu ikke detaljerne.

De overordnede rammer for omstillingen er, at kommuner og regioner (gennem trafikselskaberne) finansierer i gennemsnit 56 pct. af omkostningerne ved bustrafikken som led i den samlede prioritering af de midler de råder over. De resterende 44 pct. af udgifterne finansieres af kort- og billetindtægter fra de passagerer, der benytter den kollektive bustrafik.

Kommunerne og regionerne bestemmer omfanget og serviceniveauet og udstikker i den forbindelse også mål i forhold til klima og miljø. Busselskaberne udfører selve driften med egne busser og medarbejdere på baggrund af offentligt udbudte kontrakter.

Den foreslåede lovændring vil være med til at gøre en i forvejen meget vanskelig proces endnu vanskeligere. Der skal finansieres et større kapitalapparat og busoperatørernes finansieringsomkostninger vil stige som en funktion af dels den større sum, der skal finansieres og dels den tilhørende risiko der forøges.

Primært henset til betragtningerne i punkt 1. til punkt 4 og sekundært sammenholdt med en generel målsætning om at fremme den kollektive trafik og en miljø- og klimamæssig forbedring heraf, opfordres Skatteministeriet derfor til at genoverveje forslagets punkt 2.6 (Ændring af momslovens udtagningsregler). Herunder bør det overvejes, om de ønskede formål med lovændringen kan nås med andre virkemidler.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt
Sektorchef

