

Kort om trafikselskabernes rammevilkår

Trafikselskaberne arbejder løbende på at effektivisere og forbedre driften af den kollektive trafik. En række rammevilkår, der indvirker på økonomien i den kollektive transport, har kommuner, regioner og trafikselskaber ikke indflydelse på.

Elafgift

Et sådant rammevilkår er beskatningen af el anvendt i elbusser. Danske Regioner, KL og TiD pegede i et fælles brev til skatteministeren og transport-, bygning- og boligministeren på, at der var en u hensigtsmæssig forskel i beskatningen af el anvendt i busser og tog/metro/letbaner. Afgiften for el anvendt i elbusser var over 200 gange højere, hvilket alt andet lige ville forsinke udrulningen af elbusser. Denne elafgift er efterfølgende blevet nedsat til EU's minimumssats, hvilket fremmer udrulningen af elbusser og bidrager til at gøre den kollektive trafik mere klima- og miljøvenlig.

KORA: Analyse af økonomiske rammevilkår for trafikselskaberne

Movia bad i 2017 KORA¹ om at belyse følgende rammevilkår for økonomien i den kollektive trafik:

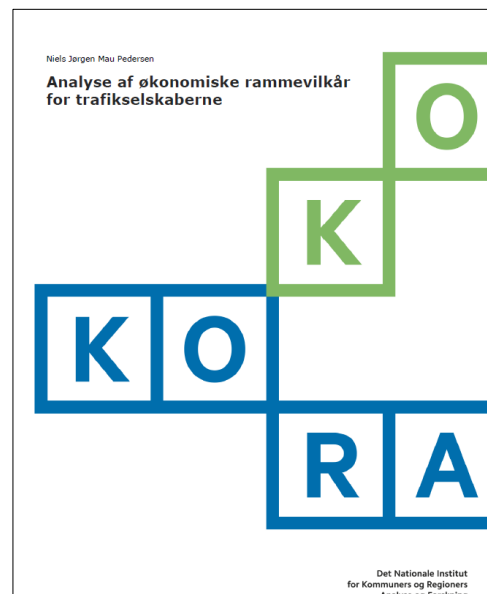
- Service- og anlægsrammer
- Momsrefusion
- Tilskud fra virksomheder til forstærkning af busdriften
- Lånemuligheder for kollektiv trafik og OPP-projekter
- Parkeringsafgifter med betydning for kollektiv trafik.

Nærmere om anlægsrammer

Udbygning af busbaner blev subsidieret via nu udløbne statslige puljemidler. Tilpasning af service- og anlægsrammer kan være en måde at tilgodese kommuner, regioner og trafikselskaber for egne midler. Anlæg, der effektiviserer busdriften, kan give luft i servicerammen.

Kollektiv bustrafik indgår under kommuner og regioners servicerammer – i modsætning til takstfinansierede områder som spildevand og affald. På anlægssiden indgår kollektiv trafik under bruttoanlægsrammen, hvorimod anlægsinvesteringer på det takstfinansierede forsyningsområde, ældreboliger samt investeringer i metro- og letbaneselskaberne ikke indgår.

At busfremkommelighedsprojekter er rentable, peger bl.a. Produktivitetskommissionen på. Vejdirektoratets 'Effektundersøgelse af busfremkommelighedsprojekter' fra 2016 viser, at de fem undersøgte projekter alle er 'yderst rentable' med en intern rente mellem otte og 105 pct. +Way i



¹ KORA og SFI er efterfølgende fusioneret til VIVE, Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd

Køge er et attraktivt projekt, der ikke har kunnet realiseres grundet stramme anlægsrammer – på trods af tilbagebetalingstid på kun fire år.

Da kollektiv busstrafik har væsentlige lighedspunkter med forsyningsvirksomhed og med metro/letbane anbefales det, at der sikres ligebehandling i styringsmæssig forstand.

Nærmere om momsrefusion

Momsrefusionsordningen, hvor kommuner og regioner får refunderet moms, har til formål at tilstræbe lige konkurrencevilkår mellem kommunal/regional egenproduktion og køb af ydelser hos private leverandører.

Trafikselskaberne er ikke med i momsrefusionsordningen, og kollektiv transport er ikke momsbelagt. Trafikselskaberne har derfor stort set ingen mulighed for at modregne moms hvilket giver en række negative konsekvenser for konkurrencevilkårene og effektiviteten i sektoren:

- Trafikselskaberne har incitament til egenproduktion billetkontrol, it, marketing, analyser og kundecenter mv.
- Effektivisering fra konkurrenceudsættelse er mindre eller ikke-eksisterende.
- Henlægger kommunerne ansvaret for en opgave til trafikselskaberne fordyres den, da trafikselskabet ikke kan få momsrefusion, mens kommuner kan.

Trafikselskaberne har fået mulighed for at foretage anlægsinvesteringer finansieret via effektiviseringer eller tilskud fra kommuner og regioner og senest at fratække moms til drift- og vedligehold af bus- og rutebilstationer. Mulighederne er dog mindre attraktive grundet trafikselskabernes manglende mulighed for momsrefusion og fradrag for moms til drift- og vedligehold har marginal effekt ift. moms af anlægsinvesteringer.

Det vil således være en forbedring af rammevilkårene at omfatte trafikselskaberne af momsrefusionsordningen. Spørgsmålet er drøftet med Økonomi- og Indenrigsministeriet, der i samråd med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil overveje spørgsmålet.