

Det fremgår af min tilladelse til Københavns Kommune, at tilladelsen omfattede perioden 1. november 1995 til 30. juni 1996, og forsøget er derfor nu afsluttet.

Der er således ikke tale om, at hyrevogne hidtil generelt har haft tilladelse til at bruge busbanerne i Københavns indre by.

Ved fastsættelsen af forsøgets længde blev der lagt afgørende vægt på, at den samme vejstrækning skal indgå i et andet forsøgsprojekt – kaldet PRIO-busforsøg, og på at forsøget med hyrevogne i busbaner ikke måtte gribe forstyrrende ind i dette forsøg.

Det var en forudsætning for, at jeg gav tilladelse til dette forsøg, at der blev foretaget før/efter analyser med henblik på en evaluering af forsøget.

Borgmester Bente Frost har den 8. oktober 1996 sendt mig et eksemplar af rapporten om erfaringerne fra forsøgsstrækningen.

Borgmesteren har samtidig oplyst, at kommunen nu vil tage nogle interne drøftelser om mulighederne for at udvide forsøget til hele København omfattende de strækninger, hvor det vil være trafikalt forsvarligt. Når disse drøftelser er afsluttet, vil kommunen vende tilbage til sagen med et endeligt forslag.

Jeg afventer derfor kommunens interne drøftelser og endelige forslag, inden jeg tager stilling til, om ordningen kan udvides.

Når jeg har modtaget de fornødne eksemplarer af rapporten, vil jeg fremsende denne til Trafikudvalget og Retsudvalget.

Spm. nr. S 177

Til trafikministeren (11/10 96) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Er det rimeligt, at private jernbaner, som modtager såvel statslige som kommunale tilskud, skal betale moms af nyindkøbt materiel modsat DSB, og vil ministeren rette henvendelse til indenrigsministeren og skatteministeren således, at reglerne om momsudligning ændres til, at privatbaner helt eller delvist kan fratække moms på nyindkøbt materiel?«

Begrundelse

Holbæk Amts Venstreblad skriver i artiklen »OHJ-kommuner i slagsmål med staten« den 10. oktober 1996 om en ændret praksis hos Told- og Skatteregion Kalundborg.

Svar (23/10 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Efter momslovens § 13, stk. 1, nr. 15, er der momsfrigtagelse for persontogbefordring, mens godsbeholdning er en momspligtig ydelse. Såvel DSB som privatbanerne er underlagt denne bestemmelse.

En bane, der både udfører person- og godsbeholdning, skal derfor være momsregistreret og opkræve moms af selskabets godsbeholdningsydelse. Banen kan ved opgørelse af momstilsvaret fradrage momsen på deres indkøb af varer og ydelser, der anvendes til brug for virksomhedens momspligtige godsbeholdning, jf. lovens § 37.

For varer og ydelser, der anvendes både til person- og godsbeholdning, er der efter lovens § 38, stk. 1, delvis fradragsret for momsudgiften. Selskabet kan fradrage den del af momsen, der forholdsmæssigt svarer til omsætningen hidrørende fra godstransport.

Fradragsretten for moms af fællesomkostninger, dvs. omkostninger der anvendes til både momspligtige og momsfri aktiviteter, opgøres efter forholdet mellem omsætningen fra selskabets godstransport og den samlede omsætning.

Fradragsprocenten opgøres som udgangspunkt for virksomheden under ét. De statslige told- og skattemyndigheder kan imidlertid tillade eller stille krav om, at den delvise fradragsret opgøres særskilt for en del af virksomheden. Hvis en virksomhed således kan anses for at bestå af flere sektorer, f.eks. hvis den registrerede virksomhed i realiteten består af flere særskilte virksomheder eller har flere forskellige driftsaktiviteter, kan/skal fradragsretten opgøres særskilt for hver enkelt sektor. Der skal i så fald også føres særskilte sektorregnskaber, jf. lovens § 38, stk. 3.

For såvel privatbanerne som for DSB indebærer reglerne om fradragsret, at der er fuld fradragsret for momsen af indkøb alene til brug for godstransporten, ingen fradragsret for indkøb alene til brug for personbefordring og delvis