



Folketingets Kommunaludvalg

Departementet

Holmens Kanal 22
1060 København K

Tlf. 3392 9300

Fax. 3393 2518

E-mail vfm@vfm.dk

BJS/ J.nr. 2008-5685

Dato: 13. august 2008

Under henvisning til Folketingets Trafikudvalgs brev af 4. juni 2008 følger hermed velfærdsministerens endelige svar på spørgsmål nr. 771 (TRU Alm. del).

Spørgsmål nr. 771:

"Med henvisning til vedlagte artikel fra Berlingske Tidende 20. maj 2008 "Paradoks: Busruterne i storbyerne er truede", bedes ministeren redegøre for, hvordan regeringens opfordring til kommunerne om, at de bør udligne forskellene mellem kommuner, der kompenseres for højt ved omlæggelsen af dieselaftgiften og den tilhørende DUT-kompensation, og de kommuner, der oplever et tab, skal forstås i praksis i forhold til gældende lov, eksisterende aftaler og generel indsigt i det kommunale aftalesystem."

Svar:

Jeg har modtaget følgende bemærkninger fra skatteministeren til brug for besvarelsen af spørgsmålet:

"Som bekendt vedtog Folketinget i den netop overståede samling at fjerne dieselaftgiftsgodtgørelsen til bustransporten på baggrund af den bagvedliggende EU-regulering. I tillæg til den øgede afgiftsbelastning har regeringen besluttet at kompensere kommuner og regioner over bloktilskuddet.

Skatteministeriet har i løbet af foråret forhandlet det endelige kompensationsbeløb på plads med KL og Danske Regioner. Henset til at Skatteministeriet under disse forhandlinger har haft det som særlig prioritet, at det endelige kompensationsbeløb til kommunerne og regionerne ville modsvare det provenu, som staten får ind via den øgede afgiftsbelastning på diesel, kan jeg bekræfte, at hver eneste krone, staten får ind på ophævelsen af afgiftsfritagelsen, går tilbage til kommunerne igen som kompensation.

Den valgte model for kompensation er i overensstemmelse med de generelle DUT-principper, hvor kommuner under ét kompenseres for opgaveæ-

dringer via generelle reguleringer i bloktilskuddet. Kompensationen, jf. DUT-principperne, indebærer, at der i de enkelte sager ikke tages direkte stilling til de økonomiske konsekvenser af en opgaveændring i hver enkelt kommune, men at den opgøres for kommunerne samlet set. Dette betyder, at enkeltkommuner i nogle sager kan blive overkompenseret i forhold til de faktiske udgifter, mens det modsatte kan være tilfældet i andre sager.

De generelle DUT-principper for kompensation af kommunerne skal ses i sammenhæng med den aftalebaserede styring af den kommunale økonomi, hvor de økonomiske rammer fastlægges for kommunerne under ét.

I sit høringssvar til Skatteministeriets lovforslag har KL taget forbehold for kompensationens størrelse og anført, at det forventes, at en afklaring af dette følger den normale DUT-procedure.

Regeringen og KL har indgået en aftale om kommunernes økonomi for 2009. Heri indgår kompensation til kommunerne som følge af indførelse af afgift på diesel, der anvendes i den kollektive trafik. Dermed er regeringens muligheder for at påvirke den mellemkommunale økonomi i denne sag udtømt, medmindre der tages en samlet henvendelse fra kommunerne om en anden fordelingsnøgle.”

Jeg kan henholde mig til svaret fra skatteministeren, idet jeg i øvrigt kan tilføje, at såfremt der er enkeltkommuner, som oplever generelle økonomiske vanskeligheder med henvisning til blandt andet en tilpasning til merudgifter på trafikområdet, er det muligt for disse kommuner at søge om tilskud fra de puljer, som årligt er afsat efter lov om kommunal udligning og generelle tilskud til særligt vanskeligt stillede kommuner.

Karen Jespersen

/Niels Jørgen Mau