

# DANSKE BUSVOGMÆND



Trafikudvalget  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 26.09.2007  
Deres ref.  
Vores ref. k-4351/64 sb

## Foretræde

Med henvisning til vedlagte høringsvar afgivet af Danske Busvognmænd til Skatteministeriet vedrørende udkast til lovforslag om ændring af diverse afgiftslove, skal Danske Busvognmænd herved anmode om foretræde for Trafikudvalget.

Til udvalgets orientering fremsendes endvidere den pressemeddelelse som forening har udsendt i forbindelse med lovudkastet.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard

## Lukning truer danske fjernbusser

Danske Busvognmænd har fra Skatteministeriet modtaget udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove. Udkast bundet i, at Danmark fra 1.1.2008 skal bringe sin lovgivning i overensstemmelse med EU-retten. Det for busvognmænd relevante er den refusion som i dag gives af diesellole- og CO2-afgiften og momsens heraf bortfalder ved årets udgang.

Det er vigtigt at tage udgangspunkt i, at ordningen om fuld refusion af disse afgifter til busser, der udfører rutekørsel, er et emne, der alle dage har været bred politisk enighed om. Det er vores opfattelse, at det fortsat er situationen. Alt andet vil være et brud med en 100-årig tradition om ikke at forskelsbehandle mellem rutekørsel, der udføres efter kontrakt med det offentlige, eller der er tale om ikke-subsidierede ruter.

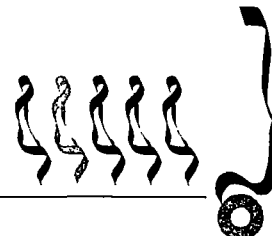
Der er store penge i spil for branchen. En foreløbigt opgørelse viser, at der samlet er tale om et årligt beløb på ca. 500 mio. kr.. Det svarer gennemsnitligt til en 10 %'s omkostningsstigning for vognmanden. Lovforslaget lægger imidlertid kun op til at den rutekørsel der udføres efter kontrakt med en offentlig myndighed vil blive kompenseret. Det er ikke godt nok! Der bør og skal ske en fuld kompensation for al rutekørsel, der lever op til definitionen af rutekørsel i busloven.

Sådan som udkastet er udformet er der ikke lagt op til kompensation for fjernbuskørsel. På trods af, at denne kørsel er en væsentlig og integreret del af det kollektive trafiksystem i Danmark. Veldrevne og velfungerende ruter som København-Bornholm, Aalborg-København, Aarhus-København, Frederikshavn-Esbjerg og flere andre vil med dette udkast være lukningstruede. På trods af at de enkelte ruter har flere hundrede tusinder af passagerer hvert år.

Udkastet bliver endnu mere grotesk af, at der allerede verserer en klagesag ved EU-Kommissionen om netop denne fjernbuskørsel og den ulige konkurrence ruterne påføres af DSB. Denne ulige konkurrencesituation bliver kun yderligere forværret med det foreliggende ukast til lovændring.

Det er derfor af største vigtighed, at der politisk gribes ind allerede nu, inden lovforslaget fremsættes. Det helt afgørende er, at der bliver fundet et system som holder al rutekørsel, der udføres i overensstemmelse med den danske buslovs regler, skadesløs i forhold til de nye EU-regler.

*Steen Bundgaard*  
(Tlf. 26899565)



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

Dato 19. september 2007  
Deres ref. 2007221-0001  
Vores ref. k-4349/lr

## Høringssvar: Ændring af diverse afgiftslove

Skatteministeriet har udsendt udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU lovmedholdelighed). Det fremgår, at der er tale om en teknisk høring, og at der ikke er taget endelig politisk stilling til lovforslaget.

Danske Busvognmænd skal hermed komme med bemærkninger til den del af udkastet, der vedrører bortfald af bestemmelserne Lov om mineralolieafgifter § 9 Stk. 7 og Lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter § 7, stk. 5 nr. 3. De to bestemmelser hjemler en godtgørelse for hhv. olieafgift og Co<sub>2</sub>-afgift for dieselolie, der anvendes i motorkøretøjer til rutekørsel efter lov om trafikskaber eller international rutekørsel efter Rådets forordning 684/92.

Helt overordnet finder Danske Busvognmænd, at regeringen bør fortsætte sit arbejde for, at der i energibeskatningsdirektivet og i dansk lovgivning bibeholdes en mulighed for at godtgøre dieselolie- og Co<sub>2</sub>-afgifter for diesel anvendt i køretøjer, der benyttes til rutekørsel. Det nuværende afgiftssystem indgår som et væsentligt element i den samlede økonomi for buskørsel og medvirker til, at kollektiv trafik, skolebuskørsel, kørsel med patienter til genoptræning, kørsel med handicappede og mange andre former for almindelig og speciel rutekørsel kan foregå til en konkurrencedygtig pris for brugerne af den kollektive trafik, kommunale og regionale instanser og andre transportkøbere.

Nedenstående bemærkninger forudsætter dog, at forslagens lovændringer helt eller delvist gennemføres.

### 1. Resumé af Danske Busvognmænds synspunkter:

- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør alle busvirksomheder, der i kraft af det nugældende regelsæt er berettiget til en godtgørelse af energiafgifter modtage en kompensation for det økonomiske tab, de lider som følge af bortfaldet.
- Kommuner, regioner og trafikskaber udgør de primære offentlige trafik købere, der økonomisk vil blive påvirket af den foreslåede lovændring. Ved udformningen af kompensationsmodellen over bloktilskuddet bør det sikres, at kompensationen omfatter både indkøb af kollektiv trafik (offentlig servicetrafik) og indkøb af andre handicap- og specialkørselsopgaver, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage i henhold til forskellige lovgivning.

- Alle transportvirksomheder, der udfører almindelig eller speciel rutekørsel for staten, regionale, eller lokale myndigheder, trafikskaber eller andre offentligretlige organer bør sikres en regulering af deres kontraktbetaling, der fuldt ud modsvarer de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet af kompensationsordningen.
- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør det sikres, at offentligt tilgængelige busruter, der drives af busvognmænd uden offentlige subsidier (fjernbuskørsel), kompenseres for de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet.

## **2. Hvilke personbefordringsaktiviteter påvirkes af den foreslåede lovændring?**

I høringsnotatet tages der alene højde for lovforslagets konsekvenser for buskørsel i den kollektive trafik og den medfølgende risiko for prisstigninger på offentlig rutebiltransport. Det er uheldigt, idet en række andre aktiviteter også vil blive økonomisk påvirket af den foreslåede ændring.

Der gives i det følgende derfor et overblik over de berørte personbefordringsaktiviteter og kørselsordninger.

- A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikskaber*
- B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber*
- C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel*
- D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- F. International rutekørsel*

### *2.A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikskaber*

I medfør af Lov om trafikskaber § 5, stk. 1 varetager trafikskaberne bl.a. offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner

Efter § 5, stk. 3 kan trafikskabet varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Dette foregår i 4 af 5 trafikskaber i form af den såkaldte Koordinerede Kollektive Trafik, hvor et stort antal individuelle kørselsopgaver koordineres i et større system og udføres af bus- og taxivognmænd. Den Koordinerede Kollektive Trafik udføres som almindelig rutekørsel på baggrund af trafikskabets tilladelse hertil, og er omfattet af afgiftsgodtgørelsen.

### *2.B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber*

Som almindelig rutekørsel betragtes ifølge lov om trafikskaber § 19 kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af

trafikforstyrrelser. Denne kørsel udføres af busvognmænd på baggrund af kontrakter indgået hovedsagligt med DSB.

### *2.C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel*

Offentlige myndigheder som kommuner og regioner samt andre offentlige institutioner indkøber bustransport i form af speciel rutekørsel i forbindelse med varetagelsen af de ydelser, de leverer i henhold til lovgivning indenfor f.eks. socialektoren, sundhedssektoren, undervisningssektoren og beskæftigelsessektoren. Det drejer sig bl.a. om:

- skolebuskørsel
- voksenhandicappede
- specialbørnehaver
- revalidering og aktivering
- specialundervisning
- plejehjem og ældrecentre
- patienter til sygehuse
- personer til fysisk genoptræning.

Denne kørsel udføres i et vist omfang af busvirksomheder på baggrund af tilladelse til speciel rutekørsel. Indtil 1. januar 2007 blev disse tilladelser udstedt af kommuner, amter og trafikelskaber. Efter ikrafttrædelsen af Lov om trafikelskaber udstedes rutetilladelse af Færdselsstyrelsen. Det er vanskeligt at danne sig et samlet overblik over antallet, omfanget og økonomien i disse kørselsordninger.

### *2.D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)*

Et mindre antal busvognmænd udfører almindelig rutekørsel for egen regning og risiko på baggrund af en rutetilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen. De pågældende ruter indgår som en integreret del af det danske, kollektive trafiknet.

Denne type rutekørsel udføres bl.a. af Abildskou A/S (Rute 888), Thinggaard Express (Rute 980 og 981) og Gråhundbus (Bornholmerbussen rute 866). Bornholmerbussen er formelt en international rute, idet den kører transit gennem Sydsverige, men står for en national trafikbetjening mellem København og Rønne.

### *2.E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*

Private busvognmænd kan for egen regning og risiko udføre speciel rutekørsel med f.eks. en virksomheds ansatte, privatskoler, eller i tilknytning til særlige, sociale begivenheder som dyrskue, festival og lignende.

### *2.F. International rutekørsel*

Tilladelser til international rutekørsel udstedes af Færdselsstyrelsen eller andre tilsvarende myndigheder i EU-lande på baggrund af Rådets forordning 684/92. Afgifter

på diesel anvendt til international rutekørsel er på linje med rutekørsel efter Lov om trafikselskaber omfattet af godtgørelsesordningen.

International rutekørsel kan opdeles i 2 kategorier. Der er for det første tale om rutekørsel, der er i overensstemmelse med "den normale forståelse af rutekørsel". Dvs. ruter hvor passagererne individuelt løser enkelt- eller returbillet til en bestemt destination uden, at der tilkøbes andre ydelser i tilknytning til transporten. Den pågældende rute betjenes hele året og oftest med en relativt høj frekvens. Ruterne kan betragtes som en del af et europæisk, kollektivt trafiknet, hvor de typisk betjener større byer i konkurrence med luftfarten eller byer, hvor der ikke er direkte trafikbetjening med fly.

For det andet kan der være tale om rutekørsel, hvor billetter sælges i forbindelse med salg af en pakkerejse eller et andet rejsearrangement – f.eks. en skirejse, der foruden transporten inkluderer hotelophold, adgang til skiterræn, leje af ski osv. Denne type ruter betjenes kun i bestemte perioder – f.eks. skisæsonen og ofte med en lavere frekvens.

Et samlet overblik over antallet af disse internationale ruter vil kunne fås ved henvendelse til Færdselsstyrelsen.

### **3. Model for kompensation til offentlige myndigheder**

Der er nedsat et tværministerielt udvalg med det formål at finde en kompensationsmodel, der skal imødegå stigninger i billetpriserne på den kollektive trafik. Herved må forstås kørsel som beskrevet i punkt 3.A. ovenfor. Økonomien i den kollektive trafik med bus er så trængt, at et bortfald af godtgørelsesordningen uden en fuldstændig kompensation, vil udgøre et alvorligt tilbageslag i de aktuelle bestræbelser på at fastholde en levedygtig kollektiv trafik og holde billetpriserne i ro. Trafikselskaberne er bundne af et gennemsnitligt maksimalt takststigningsloft i 2008 på 3,0 pct.

Udvalgets arbejde vil dog være ufuldstændigt, hvis der ikke i forbindelse med kompensationsmodellen tages højde for de merudgifter, der opstår i kommuner og regioner i forbindelse med indkøb af forskellige handicap- og specialkørselsordninger (Punkt 3.C ovenfor).

En lignende kompensationsordning må også forventes at gælde for offentlige myndigheder, der indkøber rutebuskørsel som beskrevet under punkt 3.B ovenfor – kørsel i forbindelse med trafikforstyrrelser.

### **4. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)**

Høringsnotatet berører kun perifert den del af den kollektive trafik, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel). Gennemføres lovforslaget uden en kompensation af de busvognmænd, der forestår denne bustrafik vil det medføre en væsentlig konkurrenceforvridning i forhold til kollektiv trafik på

jernbane, der fortsat vil være fritaget for afgift. Disse konkurrence- og afgiftsvilkår vil true levedygtigheden af de pågældende fjernbusruter, og kan derfor på længere sigt medføre en betydelig forringelse af dele af det kollektive trafiksystem.

Opmærksomheden henledes også på, at der allerede er en klagesag fra disse vognmænd i EU-kommissionen. Klagen vedrører netop konkurrencesituationen i forhold til DSB.

## **5. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige samt international rutekørsel**

Speciel rutekørsel der udføres af vognmænd uden økonomisk indblanding fra det offentlige samt international rutebuskørsel er som nævnt omfattet af den eksisterende godtgørelsesordning.

Denne form for bustransport vil med lovændringen blive stillet væsentligt dårligere i forhold til konkurrerende transportformer, der i princippet omfatter såvel privatbilisme, tog og fly.


Specielt internationale busruter med udgangspunkt i Danmark vil blive stillet væsentligt dårligere i konkurrence med flytrafikken. Dette vil kunne medføre nedlæggelse af internationale busruter og en øget luftbåret trafik med de miljømæssige konsekvenser, der deraf følger.

## **6. Afslutning**

Sammenfattende må det konstateres, at de fremsatte lovforslag får væsentlige, økonomiske konsekvenser for et bredt udsnit af busvirksomheder og transportkøbere. De økonomiske konsekvenser får også videre udstrækning, end det der er beskrevet i høringsnotatet, hvor der hovedsagligt redegøres for konsekvenserne for den kollektive trafik (offentlige servicetrafik), der udføres for trafikselskaberne. Herved overses specialkørselsordninger, der altovervejende udføres for kommuner og regioner, kollektiv trafik udført som fjernbuskørsel, international rutekørsel samt speciel rutekørsel, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige.

I forbindelse med nærværende høring ønsker Danske Busvognmænd derfor et møde med en detaljeret drøftelse af de forhold, der er peget på i ovenstående, herunder datagrundlaget og kompensationsordningens udformning.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard  
Adm. direktør

