

Til lovforslag nr. L 188. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 20. maj 1999

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt om ophævelse af lov om international buskørsel

(Skærpet kontrol med tunge køretøjer, fjernbuskørsel, definitionsbestemmelser, kompetenceregler, forsøgsordninger m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen. Endvidere er aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti om lovforslaget optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Amtsrådsforeningen i Danmark,
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark,
Dansk Taxi Forbund,
Danske Busvognmænd,
Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser,
Hovedstadsområdets Trafikskelskab, HT, og
Specialarbejderforbundet i Danmark, SiD.

Der er af trafikministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *mindretal* (Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Enhedslistens medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Et mindretal inden for mindretallet (Enhedslistens medlem af udvalget) er modstander af et fjernbussystem, der konkurrerer med jernbanen. Fjernbusser skal styrke jernbanen, ikke undergrave jernbanen. Derfor kan Enhedslisten støtte fjernbusser, der har en tilbringerfunktion til jernbanestationer, og fjernbussers kørsel parallelt med en jernbane skal begrænses mest muligt.

Nye fjernbusruter skal tage udgangspunkt i områder, der i dag ikke er betjent af tog og fjernbus i forvejen.

Endelig anser Enhedslisten det for vigtigt, at reguleringen af fjernbusruter sker gennem et offentligt trafikskelskab, og at overskud øremærkes til offentlige terminaler.

Enhedslisten vil endvidere arbejde for, at fjernbusrutesystemet reduceres i takt med jernbanens eventuelle udbygning.

Et *andet mindretal* (Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet finder det uansvarligt, at regeringen sammen med SF, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti nu vedtager en buslov af en meget tvivlsom karakter.

Mindretallet er uforstående over for, hvorfor trafikministeren nu alligevel vælger at haste bus-

loven igennem. Mindretallet havde tilbudt at dele lovforslaget op, så de dele af lovforslaget, hvor der var behov for en hurtig vedtagelse, kunne gennemføres. Det gælder bl.a. forslaget om vandbusser i København. Herefter kunne man bruge sommeren til at udarbejde en ny fjernbuslov, der kunne skaffes bred enighed om. Samtidig ville man undgå at haste loven igennem med lovsjusk.

Trafikministeren har i lovforslaget taget mere hensyn til at beskytte DSB end til den kollektive trafik. Det er efter mindretallets opfattelse en in-konsekvent politik, idet ministeren ved flere andre lejligheder har talt om behovet for at styrke den kollektive trafik, bl.a. i debatoplægget om den kollektive trafik fra foråret 1999.

Ministeren har samtidig valgt at overse de positive erfaringer, man i en række andre lande har haft med en væsentlig større markedsåbning for fjernbusser, uden at de nationale jernbaneselskaber har lidt væsentlig skade. Disse erfaringer er kortlagt i Transportrådets rapport 98-02: »Flere busser i fjerntrafikken – konsekvenser af øget udbud«. Ministeren har i øvrigt ignoreret, at Finansministeriet ved flere lejligheder har udtalt, at man bør overveje alternative udbygninger af den kollektive trafik, inden man vælger at gennemføre store infrastrukturinvesteringer. Havde man indsat væsentligt flere fjernbusruter end fem, ville busserne kunne aflaste toget på områder med stor kapacitetsbelastning.

Dertil kommer, at udenlandske erfaringer har vist, at mellem 13-25 pct. af passagererne i en fjernbus er nye rejsende, og at 20-25 pct. kommer fra bilen. Ved kun at indsætte fem busser og samtidig pålægge dem meget stærke restriktioner i rutemønstret udnytter ministeren ikke det fulde potentiale for at styrke den kollektive trafik. Dermed tilgodeses miljøet heller ikke tilstrækkeligt.

Mindretallet anser det for tvivlsomt, om busloven i det hele taget vil skabe et driftsøkonomisk grundlag for fjernbusser. Det skyldes dels, at der skal betales for retten til at køre en rute, men også at der stilles krav om, at mindst 20 pct. af en rute ikke må ligge parallelt med en jernbane. Disse restriktioner fratager fjernbussen sin væsentligste konkurrenceparameter som en hurtig, billig og direkte trafikforbindelse.

Mindretallet er endelig stærkt kritisk over for udvalgsbehandlingen af lovforslaget. Bl.a. er mange af besvarelsene på udvalgets spørgsmål

kommet meget kort tid før betækningsafgivelsen. Det er baggrunden for, at Det Konservative Folkeparti med støtte fra bl.a. Venstre har indgivet en klage til Folketingets Præsidium over lovsjusk i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Et tredje mindretal (Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til forkastelse ved 3. behandling.

Mindretallet skal beklage, at trafikministeren efter Dansk Folkepartis opfattelse ikke har haft til hensigt at behandle lovforslaget seriøst. Der har været forslag om at dele lovforslaget for at imødekomme ministeren på enkelte punkter og samtidig bidrage til en seriøs og grundig behandling af forslaget. Dansk Folkeparti finder, at behandlingen af lovforslaget er »lovsjusk« af værste skuffe, næsten lige så slemt som da et flertal i Folketinget vedtog Taxi-loven, som efter en meget kort periode måtte ændres på grund af lovsjusk.

Dansk Folkeparti vil stemme hverken for eller imod alle ændringsforslagene på grund af de manglende muligheder for en seriøs drøftelse af disse.

Dansk Folkeparti skal samtidig beklage den fremgangsmåde, ministeren har valgt ved besvarelse af de mange spørgsmål, som udvalget stillede i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag. Mange spørgsmål er således besvaret meget kort tid før betækningsafgivelsen.

Dansk Folkeparti vil samtidig rette henvendelse til Folketingets Præsidium med en klage over forholdet.

Et fjerde mindretal (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Ændringsforslag

Af trafikministeren, tiltrådt af et mindretal (S, SF, RV og EL):

Til § 1

1) I den under nr. 1 foreslåede affattelse af § 1 a affattes stk. 2 således:

»Stk. 2. Udlån af de i § 1, stk. 1, nævnte motorkøretøjer mellem ikkeerhvervsdrivende for-

eninger, klubber og lignende sammenslutninger kan ske uden tilladelse.«

2) I nr. 1 indsættes efter § 1 a som ny paragraf:

»§ 1 b. Hvis flere plejehjem, ældrecentre eller lignende institutioner er registreret som ejere af et motorkøretøj omfattet af § 1, stk. 1, kan befordring af de pågældende institutioners egne beboere samt hjemmeboende ældre, der er visiteret til aktiviteter på institutionerne, der har til formål at vedligeholde de pågældende fysiske og psykiske færdigheder, ske uden tilladelse.«

§ 1 b bliver herefter § 1 c.

3) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 3, nr. 1, der bliver § 3, stk. 1, nr. 1, ændres »Hovedstadsområdets Trafikskelskab« til: »Hovedstadens Udviklingsråd«.

Til § 2

4) Efter nr. 3 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 3, stk. 1, indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»Den i § 1, stk. 1, nævnte vandbusdrift skal udføres på grundlag af udbud.«

5) Nr. 4 affattes således:

»4. I § 3, stk. 2, indsættes efter »Buskørslen«: »og vandbusdriften«.

6) Nr. 5 affattes således:

»5. I § 3, stk. 4, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Kontrakter om drift af vandbusser indgås for et tidsrum af højst 5 år.«

7) Efter nr. 6 indsættes som nyt nummer:

»02. I § 5, stk. 3, ændres »§ 1, stk. 2« til: »§ 1, stk. 3«.

Til § 3

8) Efter nr. 1 indsættes som nyt nummer:

»01. I § 2, stk. 2, ændres »Hovedstadsområdets Trafikskelskab« til: »Hovedstadens Udviklingsråd«.

Til § 4

9) Stk. 1 og 2 affattes således:

»Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. august 1999. Dog træder § 1, nr. 01, og § 3, nr. 01, i kraft den 1. juli 2000.

Stk. 2. Lov nr. 254 af 22. maj 1974 om international buskørsel ophæves.«

Til § 5

10) Ordene »senest i begyndelsen af folketingsåret 2002-03« ændres til: »i folketingsåret 2003-04«.

Bemærkninger

Til nr. 1 og 2

Det foreslås, at adgangen for plejehjem og lignende institutioner til at udlåne busser tilladelsesfrit udgår. I stedet foreslås indført en adgang til, at flere plejehjem og lignende institutioner kan registreres som ejere af den samme bus.

Flere plejehjem vil således efter den nye bestemmelse kunne registreres som ejere, uden at dette vil medføre et krav om bustilladelse, hvis bussen alene benyttes til befordring af institutionens egne beboere og brugere. I det omfang bussen benyttes til andre formål, vil det naturligvis kræve en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring.

Det bemærkes, at efter den gældende buslovgivning kan der ikke tilladelsesfrit registreres flere ejere af samme bus.

Endelig bemærkes det, at en sådan ændring ikke vil få registreringsafgiftsmæssige konsekvenser for institutionerne.

Til nr. 3 og 8

De foreslåede ændringer er konsekvensrettelser som følge af oprettelsen af Hovedstadens Udviklingsråd. Der henvises i den forbindelse til § 11 med tilhørende bemærkninger i det af indenrigsministeren den 14. april 1999 fremsatte forslag til lov om ændring af forskellige love som følge af oprettelsen af Hovedstadens Udviklingsråd (L 227). Efter denne lov overtager Hovedstadens Udviklingsråd med virkning fra den 1. juli 2000 HT's hidtidige opgaver.

Til nr. 4-6

Ændringerne har udelukkende redaktionel karakter med det formål at sikre sammenhængen med de ændringer, der i forbindelse med oprettelsen af Hovedstadens Udviklingsråd foretages

i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. bemærkningerne til nr. 3 og 8.

Til nr. 7

Den foreslåede ændring er en konsekvensretelse som følge af den ved lovforslagets § 2, nr. 2, foreslåede affattelse af § 1 i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Til nr. 9

Det foreslås, at lovens ikrafttræden fastsættes til den 1. august 1999 for at give mulighed for, at ændringerne i bekendtgørelse om buskørsel efter en høring kan træde i kraft sammen med loven.

Konsekvensrettelserne som følge af lov om ændring af forskellige love som følge af oprettelsen af Hovedstadens Udviklingsråd skal først træde i kraft sammen med denne lov.

Til nr. 10

Det foreslås, at forsøget med fjernbuskørsel, jf. lovforslagets § 1, nr. 26, forlænges frem til 31. december 2004, så der bliver mulighed for en effektiv forsøgsperiode på fem år. Det foreslås i den forbindelse, at revisionsbestemmelsen ændres således, at forslag til revision af bestemmelserne om fjernbuskørsel fremsættes for Folketinget i folketingsåret 2003-04.

Helge Mortensen (S) Holger Graversen (S) Poul Andersen (S) nfm. Jytte Wittrock (S)

Søren Hansen (S) Margrete Auken (SF) Arne Melchior (CD) fmd. Vibeke Peschardt (RV)

Søren Kolstrup (EL) Svend Heiselberg (V) Kristian Jensen (V) Svend Erik Hovmand (V)

Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF) Ole Donner (DF) Klaus Kjær (DF)

Fremskridtspartiet og Kristeligt Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.

Nogle af udvalgets spørgsmål og trafikministerens svar herpå

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. marts 1999 fra Amtsrådsforeningen og HT, jf. L 188 - bilag 11.

Svar:

Amtsrådsforeningen og HT rejser spørgsmål om trafikskelskabernes fortsatte mulighed for at kunne tilbyde kørsel i forbindelse med for eksempel store sports- og musikarrangementer af 1-2 dages varighed.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at trafikskelskaberne som i dag fortsat vil have mulighed for at indsætte ekstra busser - dubleringsbusser - i forbindelse med sådanne arrangementer. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, vil der imidlertid fremover blive stillet krav om, at dubleringsbusser kun må udføre kørsel med den ruteføring, som den pågældende rute har efter normal køreplanen. Forslaget indeholder på den anden side intet krav om, at en dubleringsbus skal gennemkøre hele ruten. En dubleringsbus kan således indsættes på den del af ruten, hvor behovet er til stede.

Jeg må samtidig medgive, at der kan være tilfælde, hvor arrangementerne afholdes på steder, hvor der normalt ikke er busbetjening. Lovforslaget hindrer imidlertid ikke trafikskelskaberne i - i sådanne tilfælde - at tilrettelægge et arrangement af rutekørselslignende karakter og lade kørslen udføre på grundlag af tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring. Kørslen vil være moms- og energiafgiftsbelagt, men kørslen vil kunne udføres med de normale rutebusser, der er fritaget for vægtafgift, såfremt den lever op til vægtafgiftslovens fritagelsesbestemmelser.

Herudover hindrer lovforslaget ikke, at køreplanerne, hvor den normale busbetjening ikke dækker det tidsrum, hvor arrangementet afholdes, i sådanne tilfælde ændres, således at planerne dækker det aktuelle trafikbehov.

Derimod vil trafikskelskaberne ikke kunne fortsætte den nuværende praksis, hvorefter der i rutekørselsregi udføres kørsel, der efter min opfat-

telse har meget lidt med rutekørsel at gøre - og hvor kørslen tilmed er fritaget fra vægtafgift, moms og energiafgift. Et trafikskelskab skal eksempelvis ikke ved en kreativ udnyttelse af rutenettet kunne udføre kørsel med deltagere til et privat firmas julefrokost som rutekørsel.

Brugerne af den kollektive trafik skal naturligvis fortsat have mulighed for at underrette et trafikskelskab om, at en større gruppe skal befordres med henblik på, at trafikskelskabet kan indsætte ekstra busser, men som nævnt kun på en eksisterende rute.

Amtsrådsforeningen og HT rejser endvidere spørgsmål om, hvorvidt samordning af forskellige offentlige kørselsordninger kan betragtes som almindelig rutekørsel, og finder det uhensigtsmæssigt, hvis lovgivningen begrænser en sådan mulighed.

Jeg kan hertil oplyse, at det efter lovforslaget alene er den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som skal betragtes som almindelig rutekørsel, mens reglerne for den øvrige del af den offentligt betalte kørsel, for eksempel patientbefordring til sygehuse og kørsel til aktivitetscentre, ikke foreslås ændret. Disse former for kørsel vil - hvis de udføres med en bus - som hidtil kræve enten tilladelse til speciel rutekørsel eller vil kunne udføres på grundlag af den generelle tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

De dele af de offentlige kørselsordninger, der er etableret i amtligt regi, kan hverken efter den nugældende buslov eller efter lovforslaget udføres som rutekørsel, idet kørslen ikke udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse.

Der er samtidig i dag et krav om, at mindst 6 personer, føreren medregnet, skal deltage i kørselsarrangementet ved bestillingskørsel, og fremover kan der også fastsættes krav om mindsteantal ved kørsel, der ikke er rutekørsel (anden buskørsel). Kravet har til formål at hindre, at navnlig mindre busser uretmæssigt konkurrerer med taxivognmænd. Efter min opfattelse bør kravet om mindsteantal deltagere ikke give problemer i forbindelse med samordning af forskellige offentlige kørselsordninger, da der bør være

et sådant passagergrundlag for samkørslen, at der kan samles mindst 5 deltagere i de tilfælde, hvor der indsættes busser.

Jeg finder det endvidere vigtigt, at kørsel generelt set udføres med det materiel, der ud fra miljø- og trafikikkerhedsmæssige samt økonomiske hensyn er bedst egnet til at udføre opgaven. Hvis al offentligt betalt kørsel blev anset for rutekørsel, ville det kunne medføre, at den kørsel, der i dag mest hensigtsmæssigt kan udføres med taxier, fremover – af afgiftsmæssige årsager – ville blive udført med busser.

Endelig mener Amtrådsforeningen og HT, at trafikfællesskabets overskud ved udbud af fjernbustrafik bør kunne anvendes til kollektiv trafik generelt og ikke kun til bus- og terminalprojekter som forudsat i bemærkningerne til lovforslaget.

Jeg skal hertil bemærke, at hensigten med at lade et overskud anvendes til bus- og terminalprojekter er at forbedre sammenhængen i trafiksystemet mellem fjernbusserne, togene og den lokale og regionale kollektive bustrafik. Det er samtidig væsentligt, at overskuddet går til veldefinerede og afgrænsede formål, idet det i modsat fald er vanskeligt at sikre, at midlerne anvendes til gavn for den kollektive trafik. Da der herudover er et generelt behov for bus- og terminalprojekter, vil jeg fastholde, at et overskud skal anvendes til dette formål.

Spørgsmål 22:

Kan ministeren bekræfte, at trafikskaberne i årevis har udført rutekørselslignende kørsel i strid med moms- og afgiftslovgivningens regler?

Svar:

Da spørgsmålet vedrører skattelovgivningen, har jeg bedt Skatteministeriet om en udtalelse.

Skatteministeriet har i den anledning oplyst:

Efter moms- og energifgiftslovgivningen kan rutekørsel efter busloven udføres momsfrit og med tilskud samt fritagelse for brændstofafgift ved anvendelse af brændstofferne ultralet diesel, LPG og naturgas. Rutekørsel er defineret i buslovens § 2. I forbindelse med behandlingen af lovforslag L 188 om bl.a. ændring af lov om buskørsel er der fremkommet oplysninger om, at trafikskaberne afgiftsfrit udfører visse former for kørsel, der ikke kan udføres alene i henhold til rutekørselstilladelsen efter buslovens § 2, men til gengæld kræver tilladelse efter buslovens § 11.

Skatteministeriets departement har i et svar af 25. marts 1999 på en forespørgsel fra HT tilkendegivet, at det ikke kan bekræftes, at rutekørselslignende kørsel med tilladelse efter buslovens § 11 kørsel kan udføres under moms- og brændstofafgiftsfritagelsen for rutekørsel. Fritagelsesbestemmelserne i moms- og energifgiftslovene henviser alene til rutekørsel i modsætning til vægtafgiftslovens fritagelsesbestemmelse, der også omfatter kørsel, der må sidestilles med almindelig rutekørsel.

Skatteministeriet er bekendt med, at efter Told & Skats busmomsvejledning (1996) kan visse former for rutekørselslignende kørsel i afgiftsmæssig henseende sidestilles med rutekørsel, og det er ministeriets opfattelse, at i det omfang, der er udført rutekørselslignende kørsel i overensstemmelse med vejledningen, kan den pågældende kørsel ikke anses for udført i strid med moms- og afgiftslovgivningen.

Buslovens § 11 er med L 188 foreslået ophævet, og nuværende § 11-kørsler vil herefter enten være rutekørsel eller anden erhvervsmæssig buskørsel. I brevet af 25. marts 1999 til HT er det afslutningsvis anført, at i og med at buslovens § 11 er foreslået ophævet, finder departementet ikke anledning til yderligere initiativer i sagen. Skulle § 11 derimod ikke blive ophævet, bør der træffes afgørelse om den afgiftsmæssige stilling for de kørsler, der udføres som rutekørselslignende kørsel med tilladelse efter § 11.

Det kan tilføjes, at i det omfang der måtte være udført afgiftsfri § 11-kørsel, som ikke overholder vejledningens betingelser, vil kørslen kunne anses for at være udført i strid med moms- og afgiftslovgivningens regler. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil skulle træffes afgørelse om den afgiftsmæssige stilling for konkrete § 11-kørsler.

Spørgsmål 23:

Vil ministeren sammen med skatteministeren sikre, at trafikskaberne kommer til at foretage den fornødne efterbetaling af moms og afgifter?

Svar:

Da spørgsmålet vedrører skattelovgivningen, har jeg bedt Skatteministeriet om en udtalelse.

Skatteministeriet henviser til besvarelsen af spørgsmål 22, idet det kan bekræftes, at i det omfang det kan konstateres, at trafikskaberne har udført rutekørselslignende § 11-kørsel, som ikke

har opfyldt vejledningens betingelser for afgifts-fritagelse, da vil der efter omstændighederne skulle ske efterbetaling af moms og afgifter.

Spørgsmål 24:

Dækker »rutekørselslignende kørsel« i moms- og afgiftsmæssig henseende efter ministerens lovforslag både den nuværende § 11-kørsel og den forstærknings-, dublerings- og særkørsel, som trafikelskaberne udfører?

Svar:

Jeg kan oplyse, at regelmæssig befordring af personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor af- og påstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, men hvor kørselsarrangementet ikke opfylder det tidsmæssige krav for at være rutekørsel, vil være at betragte som »rutekørselslignende kørsel«. Der kan for eksempel være tale om kørsel i forbindelse med et sports- eller musikarrangement af 1-2 dages varighed. Efter den nugældende buslov udføres sådan kørsel på grundlag af en § 11-tilladelse, mens kørslen efter lovforslaget vil skulle ske på grundlag af en tilladelse til erhvervmæssig personbefordring. Jeg skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at en § 11-tilladelse anvendes til at udføre andre former for buskørsel end rutekørsel, turistkørsel og bestillingskørsel.

Den såkaldte forstærkningskørsel eller dubleringskørsel, hvor der indsættes yderligere busser på en bestående busrute, er både i dag og efter den foreslåede ændring rutekørsel.

Kørsel, der kombinerer ruteføringerne for flere busruter, vil efter forslaget hverken være rutekørsel eller »rutekørselslignende kørsel«. Der vil i stedet være tale om anden form for buskørsel, og der skal derfor betales moms samt brændstof- og vægtafgift.

Spørgsmål 25:

Er der fornøden klarhed over moms- og afgiftsreglers anvendelse på busområdet?

Svar:

Da spørgsmålet vedrører skattelovgivningen, har jeg bedt Skatteministeriet om en udtalelse.

Skatteministeriet oplyser i den forbindelse, at med L 188 foreslås busloven ændret, så § 11 ophæves. I den reviderede buslov vil kørsler kunne opdeles i rutekørsel, anden erhvervmæssig buskørsel og ikkeerhvervmæssig buskørsel. Det er

Skatteministeriets vurdering, at der med denne afgrænsning af rutekørselsbegrebet er etableret den fornødne klarhed med hensyn til sondringen mellem rutekørsel og andre kørsler. Skulle den nuværende § 11 derimod ikke blive ophævet, er det Skatteministeriets vurdering, at der bør træffes afgørelse om den moms- og afgiftsmæssige stilling for § 11-kørsel. Afgørelse vil kunne træffes efter reglerne i momslovens kapitel 20, hvor efter det er Landsskatteretten, der har den endelige administrative afgørelse af spørgsmål om, hvorvidt der foreligger afgiftspligtige transaktioner efter momslovens kapitel 3.

Spørgsmål 26:

Hvor længe har ministeren haft kendskab til Skatteministeriets Departements fortolkning af reglerne om moms- og afgifter på § 11-kørsel?

Svar:

I 1996 nedsatte den daværende trafikminister et buslovsudvalg med henblik på at foretage en generel gennemgang af den eksisterende buslov. Buslovsudvalget udgav en rapport i november 1997.

Følgende fremgår af side 113 i rapporten:

»Den afgiftsmæssige behandling af den kollektive persontransport er dels begrundet i ønsket om at fremme den kollektive transport, dels historisk begrundet i opfattelsen af den kollektive transport som offentlig servicevirksomhed, der ikke er i konkurrence med den egentlige erhvervmæssige persontransport.

Dette synspunkt er afspejlet i moms-, vægtafgifts- og brændstofafgiftslovene, hvor fritagelserne er begrænset til det, der i busloven er defineret som rutekørsel. Det er dermed forudsat, at rutekørsel udgør en transportform, der er forskellig fra anden erhvervmæssig persontransport. Den forskellige afgiftsmæssige stilling for de forskellige transportformer skulle dermed heller ikke kunne resultere i konkurrencemæssig ulighed.

Såfremt der under betegnelsen rutekørsel udføres kørsel, der reelt er anden erhvervmæssig personbefordring, er situationen en anden, idet der derved vil være tale om forskellig afgiftsmæssig behandling af den samme type sager.«

Buslovsudvalget var således opmærksom på, at fritagelserne i moms-, vægtafgifts- og brændstofafgiftslovene alene er begrænset til rutekørsel, og at der ville blive udført kørsel i konkur-

Bilag til bet. o. lovf. vedr. buskørsel m.v.

rence med turistvognmænd, hvis der under betegnelsen »rutekørsel« blev udført kørsel, der reelt havde meget lidt med rutekørsel at gøre, således som denne i dag er defineret i busloven.

I udvalgsarbejdet deltog repræsentanter for Trafikministeriet, Færdselsstyrelsen, Justitsministeriet, Skatteministeriet, Erhvervsministeriet (Konkurrencestyrelsen), Amsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Hovedstadsområdet Trafikselvskab, Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danske Bilruiter, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser samt Specialarbejderforbundet i Danmark.

Jeg kan tilføje, at Skatteministeriet i den forbindelse har oplyst, at usikkerheden om den afgiftsmæssige stilling for § 11-kørsler er fremkommet under behandlingen af L 188.

Spørgsmål 27:

Hvornår og hvorledes har ministeren oplyst erhvervet om den nye fortolkning af reglerne?

Svar:

Skatteministeriet henviser til svarene på spørgsmålene 22, 25 og 26. Som det fremgår, vil en bindende fortolkning kunne fastlægges af Landsskatteretten, der har den endelige administrative afgørelse af spørgsmål om, hvorvidt der foreligger afgiftspligtige transaktioner efter momslovens kapitel 3.

Spørgsmål 51:

Anser ministeren det for sandsynligt, at koncessioner på eksisterende fjernbusruter vil kunne inddrages ved en periodes udløb, og hvordan vil den seneste koncessionsindehavers situation da være?

Svar:

Hvis de nuværende privat drevne fjernbusruter overgår til en anden vognmand (eller et trafikselvskab) efter forsøgsperiodens ophør, vil jeg henviser til mit svar på spm. 43 til lovforslaget. Heraf fremgår, at den hidtidige indehaver kan kræve, at indehaveren af den nye tilladelse overtager materiel m.v., jf. buslovens § 8.

Såfremt en af de nuværende privat drevne fjernbusruter helt nedlægges, vil koncessionshaveren ikke blive kompenseret. Det er imidlertid min klare forventning, at denne situation ikke opstår, så længe der er et marked for fjernbus-

kørsel på strækningerne. Efter koncessionernes ophør må ruterne således forventes at blive videreført i en eller anden form. Jeg kan naturligvis ikke i dag udelukke, at ruterne eventuelt efter udbud vil blive overladt til andre vognmænd, eller at der bliver øget konkurrence på disse strækninger.

Spørgsmål 52:

Hvordan vil trafikministeren sikre, at de omtalte fjernbusser i lovforslaget ikke undergraver de danske sidebaner (jf. Thybanen, Vestbanen m.m.)?

Svar:

I forsøgsperioden opereres der med flere begrænsninger for fjernbusruterne. F.eks. kan det frivillige trafikfællesskab beslutte, at der på en fjernbusrute ikke kan sælges billetter til strækninger under 75 km. Trafikfællesskabet kan omvendt vælge at integrere fjernbusruterne i den regionale kollektive trafik ved at kræve, at rejser under 75 km. sker til de regionale takster. Disse bestemmelser giver mulighed for at beskytte den regionale kollektive trafik, herunder privat- og sidebaner. Kravet om, at mindst 20 pct. af en fjernbusrute skal være ubetjent med direkte togforbindelse, må endvidere forventes at medføre, at parallelkørsel langs sidebanerne vil have et begrænset omfang, da kravet i stor udstrækning må ventes opfyldt gennem placering af busruten fjernt fra togstrækningerne netop i yderområderne.

Det er endvidere mit klare indtryk, at de regionale trafikmyndigheder har en egen interesse i at udforme fjernbusrutenettet, så det bliver et supplement frem for en direkte konkurrent til privat- og sidebaner. Dette kommer bl.a. ganske tydeligt til udtryk ved det eksisterende X-bussystem i Jylland. X-busnettet er et ekspresbusnet, hvori også indgår en række fjernbusruter (ruter, der forløber over mere end to amter). X-bussamarbejdet er dannet af fem amter i Jylland med samarbejdsaftaler med de øvrige 2 amter. Samarbejdet er konstrueret efter næsten de samme principper som det i loven foreslåede trafikfællesskab.

På baggrund af ovenstående er det min forventning, at trafikfællesskabet f.eks. ikke vil lade en fjernbusrute udgå fra Thisted, men i stedet f.eks. Nykøbing Mors.

Spørgsmål 53:

Hvorledes vil trafikministeren yderligere medvirke til, at de omtalte fjernbusser i lovforslaget primært betjener strækninger, der ikke er togbetjente?

Svar:

I lovforslaget opereres der med en minimumsregel for, hvor stor en del af en fjernbusrute (min. 20 pct.), der skal være ubetjent med direkte tog. Andelen på 20 pct. er med udgangspunkt i de faktiske ansøgninger om fjernbuskørsel i de senere år foreslået på baggrund af en afvejning af to modstående hensyn. På den ene side er der hensynet til, at fjernbusserne bliver et supplement til den eksisterende togtrafik, snarere end en direkte konkurrent. På den anden side er der hensynet til, at det inden for de givne rammer skal være muligt at drive de pågældende fjernbusruter uden offentligt tilskud.

20-pct.-reglen forhindrer, at en fjernbusrute mellem f.eks. Vejle og København vil kunne godkendes, fordi den - med mindre der indlægges en meget stor omvejskørsel - ikke har ubetjente delstrækninger. Omvendt åbner reglen mulighed for, at en rute mellem f.eks. Ringkøbing og København (via Grindsted, Billund og Vejle) vil kunne oprettes. Den har ca. 23 pct. ubetjente delstrækninger.

Da der ikke er direkte erfaringer med fjernbuskørsel efter de givne retningslinjer, kan det ikke afvises, at et velfungerende system kunne opbygges også med en højere grænse end de 20 pct. som den andel af ruten, der skal være tog-ubetjent. Det er imidlertid klart, at jo højere grænsen er, des mindre chance er der for, at fjernbusruterne vil kunne realiseres med de i øvrigt angivne restriktioner for ruterne.

Det er et væsentligt element i forsøgsordningen at få afprøvet muligheden for at tilbyde kollektiv fjerntrafik til områder, der ikke i dag har direkte togbetjening. Det bør derfor være nærliggende, at trafikfællesskabet lader omfanget af ikke-togbetjente strækninger indgå som et vigtigt kriterium ved udvælgelsen af ruterne. I den situation, hvor trafikfællesskabet vælger at lade de vognmænd, der giver bud på ruterne, selv foreslå ruteføringen eller udbygge den af trafikfællesskabet foreslåede ruteføring med yderligere togubetjente strækninger, kan trafikfællesskabet tillægge denne faktor stor eller afgørende

vægt ved valget mellem de bydende vognmænd. Dette kriterie bør derfor indgå i udbudsmaterialet.

Det er min forventning, at trafikfællesskabet vil tillægge dette aspekt stor vægt.

Spørgsmål 54:

Hvilke overvejelser har ministeren om den geografiske passagerrekruttering til de i lovforslaget omtalte fjernbusser?

Svar:

På nuværende tidspunkt er der ikke noget klart billede af, hvilke passagerstrømme der følger af et øget antal fjernbusser over Storebælt. Dette er et område, hvor man ikke umiddelbart kan base sig på erfaringer fra andre lande, da landenes geografiske og demografiske strukturer er meget forskellige fra de danske. Et væsentligt formål med fjernbusforsøget er derfor at få et billede af, hvilke passagergrupper der vil benytte fjernbusser frem for bil, tog eller fly. De evalueringer, der vil blive foretaget i løbet af forsøgsperioden, skal derfor bl.a. belyse, hvor passagererne geografisk kommer fra, og hvor de rejser hen.

Et væsentligt mål for forsøget er også, at befolkningsgrupper i yderområderne kan opnå bedre forbindelser til resten af landet. Det er dog forventningen, at København vil udgøre den ene endestation for de fleste fjernbusruter. Den anden ende af en fjernbusrute vil til gengæld forventeligt være placeret i et af yderområderne vest for Storebælt. Det begrænsede antal daglige afgange og busser vil naturligt skabe en begrænsning på, hvor attraktive fjernbusserne vil være i forhold til toget. På hovedstrækningen mellem Fredericia og København vil fjernbusserne alene kunne konkurrere på prisen, mens forlængelsen af busruten til f.eks. Ringkøbing (via Billund og Grindsted) sandsynligvis kan give passagerer en forkortet rejsetid i forhold til en togrejse med et eller flere skift undervejs.

Formålet med forsøget er primært at give bedre rejseforbindelser for befolkningen i områder, hvor der i dag er ingen eller begrænset togtrafik, og det vil for mig være et væsentligt succeskriterie for forsøgsordningen, at en væsentlig andel af passagererne i fjernbusserne over Storebælt bliver passagerer, der opsamles og afsættes på standsningssteder, der ligger i de geografiske yderområder af landet uden direkte togbetjening.

Spørgsmål 55:

Kan ministeren bekræfte, at der i forbindelse med udmøntning af de aftalte 200 mio. kr. til kollektiv trafik (en udløber af Pinseaftalen af 17. juni 1998) blev indgået aftale om revision af det samlede takstsystem, herunder en revision af jernbanens takstsystem, så denne kan møde tidens udfordringer på bedste vis, herunder den skærpede konkurrence fra fjernbussystemet?

Svar:

Det hedder i aftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten af 28. december 1998 om initiativer til styrkelse af den kollektive trafik: »Udmøntningen efter 1999 af det beløb, der er afsat til generelle takstnedsættelser i 1997-99, sker mellem aftalepartierne på baggrund af erfaringen med ordningerne.«

I den forbindelse vil der naturligvis kunne indgå overvejelser om revisioner af det samlede takstsystem, herunder for jernbanen.

Trafikministeriet, 20. maj 1999

Aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti om forslag til lov om ændring af lov om buskørsel m.v. (L 188)

Der er mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti enighed om at vedtage forslag til lov om ændring af lov om buskørsel m.v. (L 188) med følgende ændringsforslag fremsat af trafikministeren:

- ændringsforslag vedrørende flere plejehjem og lignende institutioners adgang til at anvende samme bus,
- ændringsforslag, som er en konsekvens af vedtagelsen af lov om Hovedstadens Udviklingsråd, ændring af revisionsbestemmelsen og ændring af ikrafttrædelsesdatoen.

Partier, der stemmer for loven, vil blive taget med på råd om erfaringsopsamlingen med den foreslåede forsøgsordning med fjernbusser.

I bekendtgørelsen om forsøgsordningen for fjernbusser fastsætter trafikministeren forsøgsordningens varighed til 31. december 2004. De eksisterende tilladelser til fjernbusruter forlænges tilsvarende, såfremt tilladelsesindehaverne ønsker det.