

[Ministeren for offentlige arbejder]

kr. pr. bustime i 1. kvartal af 1975. Det kan jeg bekræfte.

Jeg kan ligeledes bekræfte, at Ballerup bybussers omkostninger pr. bustime ifølge det *samme* regnskab voksede til 88 kr. i de sidste 3 kvartaler af 1975.

Størsteparten af stigningen fra 62 kr. til 88 kr. skyldes imidlertid, at Ballerup bybusser brugte væsentlig flere penge til busvedligeholdelse i årets sidste 3 kvartaler, hvor denne virksomhed ligesom 23 andre private rutebilvirksomheder i området kørte som entreprenører for HT, end i det første kvartal af 1975.

Årsagen til koncentrationen af vedligeholdelsesomkostningerne i de sidste 3 kvartaler af 1975 kendes ikke – og der kan være flere.

HT dækker ikke automatisk de vedligeholdelsesomkostninger, som de enkelte entreprenørers regnskaber udviser. Efter kontrakterne betaler HT i stedet et fast beløb pr. bustime. Dette faste beløb, der skal dække bl. a. de gennemsnitlige vedligeholdelsesomkostninger for samtlige entreprenører under ét, skulle imidlertid genforhandles efter det første regnskabsårs afslutning på basis af entreprenørernes regnskaber.

Det kan være en af forklaringerne på den skæve fordeling af Ballerup bybussers vedligeholdelsesomkostninger mellem det første og de 3 sidste kvartaler af 1975.

Udjævnes vedligeholdelsesomkostningerne over hele 1975 bliver resultatet en stigning i de samlede omkostninger pr. bustime fra 74 kr. i 1. kvartal til 83 kr. i de sidste 3 kvartaler af 1975. Det svarer til en stigning på ca. 12 pct., hvilket igen svarer til stigningen i chaufførlønningerne i samme tidsrum. En sådan stigning kan vanskeligt – som spørgeren giver udtryk for i begrundelsen for spørgsmålet – ses som en konsekvens af entreprenørordningen i hovedstadsområdet.

Med hensyn til perioden siden 1975 er det rigtigt, at omkostningerne pr. bustime er vokset ret kraftigt. Det gælder dog ikke alene Ballerup bybusser, men også de andre entreprenører – og for øvrigt også for vognmænd, der driver rutebilkørsel i henhold til egne koncessioner.

HT har oplyst, at der siden 1975 er sket en stigning i timeomkostningerne på ca. 40 pct., og at denne stigning primært skyldes almindelige pris- og lønstigninger samt den særlige lønaftale, der blev indgået mellem de private

rutebilejeres arbejdsgiverforening og Chaufførforbundet.

Landsforeningen Danmarks Bilruter har konstateret en omkostningsstigning af nogenlunde samme størrelse.

Specielt om Ballerup bybusser kan det bekræftes, at der har været en ikke helt ringe reduktion i virksomhedens personaleudnyttelse i perioden. Årsagen hertil skal dog heller ikke søges i entreprenørordningen, hvilket bl. a. bekræftes af, at personaleudnyttelsen for entreprenørerne som helhed var uændret fra 1975 til 1977.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (6/3 78) af:

Dohrmann (FP):

»Vil ministeren forsøge at overbevise sin kollega og partifælle ministeren for skatter og afgifter om, at det er helt urimeligt, når lodsejere i forbindelse med f. eks. motorvejsbyggeri – Alssund bro m. m. – først tvinges til at få deres ejendomme helt eller delvis ødelagt og tilmed bagefter brandbeskattes af de sparsomme erstatningssummer, således at nyetablering eller køb af erstatningsjord er umuligt?«

(Spm. nr. 551).

Begrundelse.

Der henvises til de mange tragedier i Sønderjylland, som skattevæsenet er skyld i. Mange familier har fået tilværelsen ødelagt, fordi deres ejendomme er blevet eksproprieret og erstatningerne, beregnet for genetablering, nu beskattes på det groveste.

Besvarelse (14/3 78):

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Spørgsmålet om beskatning af erstatning for ekspropriation af fast ejendom har inden for de seneste måneder været rejst i folketinget dels af spørgeren over for ministeren for skatter og afgifter, der har afgivet et skriftligt svar den 30. januar 1978 (spørgsmål nr. 365), dels under folketingets spørgetid den 1. februar 1978, hvor statsministeren besvarede et af folketingsmedlem Karlskov Jensen stillet spørgsmål nr. 403 (Folketingstidende sp. 5609-5612).