

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), Amdsrådsforeningen, 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.