

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 19. december 2005  
Deres ref.  
Vores ref. k-4223/64 SB/an

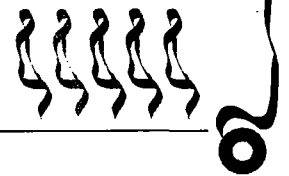
Til Folketingets Trafikudvalg

Vedlagt følger til Folketingets Trafikudvalg et notat vedrørende forholdene i busbranchen. Vi skal anmode Trafikudvalget om et foretræde for nærmere at kunne redegøre for de forhold, der er beskrevet i notatet.

Med venlig hilsen

John Bergholdt  
Landsformand

Steen Bundgaard  
Adm. direktør



## Busbranchens udfordringer

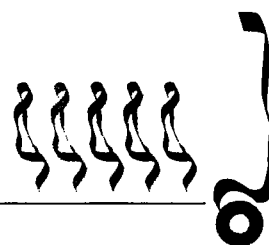
Busbranchen har i 2005 oplevet et katastrofalt ringe år. Specielt forventer vi, at de økonomiske nøgletal, som har med turistikørsel at gøre (lejlighedsvis kørsel) vil være ringe. Allerede i år 2004 var det gået slemt ned ad bakke på turistikørsel, som betød, at overskudsgraden i turistikørsel var 1,3%, mens den med rutekørsel lå på 6,0%. Vores forventning for turistikørsel i 2005 er, at tingene ikke er blevet bedre. Derfor forsøger vi at råbe politikerne op. Vi ser to hovedårsager til denne udvikling:

1. De to busulykker, som i 2004 ramte branchen i form af ulykker med danske sovebusser i Tyskland. Ulykkerne har været meget skadelige for erhvervet og de politiske konsekvenser med nye regler for danske sovebusser har reelt betydet, at der næsten ikke eksisterer noget marked for kørsel med danske sovebusser længere. Vi er på godt et år gået fra 340 danske sovebusser til 10. Til gengæld har vi fået en voldsom tilvækst (330 busser) på det øvrige marked for turistikørsel. Dette har betydet, at overkapaciteten på dette område nu antager helt katastrofale højder.
2. Danmark har en vognpark, som er helt atypisk sammenlignet med andre EU-lande. I EU-lande i øvrigt udgør den erhvervsmæssige del af busparken alle steder over 90 % af den samlede busvognmandspark. Resten – altså det, der kaldes ikke-erhvervsmæssig kørsel – er den kørsel, som kommunale institutioner, foreninger og privatpersoner (typisk handicappede) udfører. Sidstnævnte kategori, altså busser tilhørende privatpersoner, har vi ikke problemer med. Det berører ikke kørslen for turistvognmænd, og er alene kørsel, der af praktiske hensyn afvikles i en bus frem for en personbil. Typisk er der som nævnt, tale om handicapkøretøjer. Fra Centralregisteret for Motorkøretøjer har vi forsøgt at få en opdateret oversigt til Folketingets Trafikudvalg, men dette er ikke muligt.

Såfremt udvalget ønsker de aktuelle tal, må udvalget selv tilvejebringe dem. Vi kan fremskaffe en oversigt fra maj måned 1999, der var baseret på en stikprøvekontrol, hvor man undersøgte 10% af køretøjerne. Nedennævnte tabel skal altså ganges med en faktor 10 for at afspejle det reelle køretøjsantal.

Busser tilhørende privatpersoner	410	altså	4100 busser
Busser tilhørende virksomheder	83	altså	830 busser
Busser tilhørende friskoler, efterskoler o.l.	45	altså	450 busser
Busser tilhørende kommunale institutioner	43	altså	430 busser
Busser tilhørende foreninger	10	altså	100 busser
Plekehjemsbusser	12	altså	120 busser
Orkesterbusser	1	altså	10 busser
Ikke nærmere kategoriseret restgruppe	70	altså	700 busser

Samlet svarer det til et antal på 6740 busser til ikke-erhvervsmæssig buskørsel. Dette tal skal sammenholdes med, at der er registreret 7.400 busser til erhvervsmæssig kørsel. Sagt med andre ord, så udgør antallet af busser til erhvervsmæssig buskørsel 52% af vognparken, mens antallet af busser til ikke-erhvervsmæssig kørsel udgør 48% af vognparken. Hvorfor er det så afgørende?

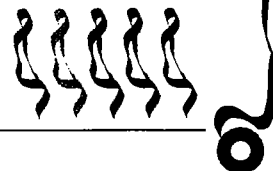


Det er afgørende, fordi buslovens regler kun gælder for den erhvervsmæssige buskørsel. Det er afgørende fordi busser til ikke-erhvervsmæssig buskørsel til mindre end 17 personer er undtaget for køre- og hviletidsregler. Erhvervet er derfor i en helt ulige konkurrence med kommuner og foreninger om udførelse af buskørsel. Hvis ikke der politisk snarest gribes ind, vil vi i løbet af ganske få år være i en situation, hvor en lang række mindre vognmandsforretninger er nødsaget til at lukke. Det er forretninger i tyndere befolkede områder, som i dag udfører både buskørsel og taxikørsel. Det vil med andre ord sige, at vognmanden reelt er til rådighed 24 timer i døgnet, men med en meget ringe indtjening til følge.

Op igennem 90'erne har vi oplevet, at hver eneste gang busloven er blevet revideret, så er den blevet ændret til ugunst for den erhvervsmæssige kørsel. Eksempelvis var der tidligere nogle snævre grænser for, hvem der måtte køre med den lokale fodboldklubs bus. Disse regler er nu blevet udhulet, således at en forening har adgang til at låne sin bus ud til en anden forening (forudsat at foreningen ikke drives erhvervsmæssigt). Konsekvensen er, at der bliver mindre kørsel tilbage til vognmanden. I samme periode har man også udvidet adgangen til at udføre kørsel i kommunale busser. Et plejehjem kunne f.eks. tidligere kun lovligt køre med beboere og ansatte på plejehjemmet. Et plejehjem kan i dag helt lovligt køre med alle ældre i kommunen, der er visiteret til at deltage i aktiviteter. Isoleret set et ganske ædelt motiv, men i praksis med til at underminere eksistensgrundlaget for vognmanden.

Regeringens bebudede lovforslag om adgang til at anskaffe kommunale sponsorbusser vil være endnu en pind til busvognmændenes ligkiste. Der er ingen tvivl om, at kommunerne i vidt omfang vil gøre brug af denne adgang, og det vil medføre, at endnu mere kørsel vil forsvinde for busvognmænd. Det er altså kørsel, man flytter fra et reguleret område over til et ureguleret område, hvor eksempelvis køre- og hviletidsregler slet ikke er gældende. Hvem tænker på færdselssikkerheden i denne sag? Vi vedlægger en kopi af vores hørings svar til Indenrigsministeriet til orientering for udvalgets medlemmer.

Nogle kommunale institutioner har valgt at anvende buslovens regler og lade deres kørsel udføre som erhvervsmæssig buskørsel. Et eksempel herpå er fritidshjemmet Nørremarken i Vejle. De har igennem nogle år haft både busser til ikke-erhvervsmæssig kørsel og busser til erhvervsmæssig kørsel. Følgen er, at fritidshjemmet dermed ikke er begrænset af adgangen til lovligt kun at kunne befordre visse typer af passagerer i deres busser. De kan køre med alle, hvilket de også demonstrerer i praksis. Imidlertid er det fuldstændig umuligt for private busvognmænd i Vejle-området at konkurrere med Nørremarkens Fritidscenter. Navnlig med den kørsel, som købes af andre institutioner. Skal en skole eksempelvis på ekskursion, så ligger der i kommunen en instruks om at benytte Nørremarkens Fritidscenter. Hvis man nemlig benytter Nørremarkens Fritidscenter, så afregnes man moms frit for kørslen, mens en tilsvarende kørsel købt hos en turistvognmand belægges med 25% moms. Hvordan i alverden skal en turistvognmand kunne konkurrere med sådanne kommunale kørselsaktiviteter?

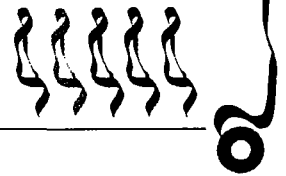


Dertil kommer, at telefonen på Nørremarkens Fritidscenter passes af kommunalt ansatte medarbejdere. Dvs. at konkurrencemæssigt er det håbløst at konkurrere med en kommunal vognmand, idet alle lønudgifter afholdes af kommunen.

Der vil uden tvivl være medlemmer af Folketingets Trafikudvalg, der opfatter den beskrevne situation som brødnid. Det kan vi ikke fortænke dem i, men alene pege på, at sådan som forholdene er beskrevet, opfattes de af de 2-300 busvognmænd, der forsøger at leve af turistkørsel, og som samlet beskæftiger nogle tusinde chauffører. Vores anbefaling til Folketingets Trafikudvalg er, at man ser med stor alvor på dette problem, og at man snarest sikrer, at der skabes tålelige konkurrenceforhold for landets turistvognmænd.

Danske Busvognmænd deltager gerne i det videre arbejde.

København den 19. december 2005.



Indenrigsministeriet  
Slotsholmsgade 10-12  
DK-1260 København K

## KOPI

Dato 19. december 2005  
Deres ref.  
Vores ref. k-4222/60 lr

### **Vedr. Lov om kommuners og regioners anvendelse af fast ejendom til brug for reklamering for andre (Sponsorbusser)**

Danske Busvognmænd skal hermed afgive sine bemærkninger til udkast til lovforslag om kommuners og regioners anvendelse af fast ejendom.

Baggrunden for lovforslaget er et konkret ønske fra en række kommuner om at kunne finansiere visse kommunalt drevne busser ved hjælp af reklamer (Sponsorbusser).

Lovforslaget giver en generel mulighed for at anvende fast ejendom og løsøre til reklamering for andre, men det er usikkert på hvilke områder og i hvilket omfang denne mulighed vil blive benyttet ud over de benævnte busser. Danske Busvognmænds bemærkninger vedrører de færdselssikkerhedsmæssige og økonomiske problemer, der knytter sig til sponsorbusserne.

#### *Færdselssikkerhed*

Efter busloven har man en opdeling af erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig buskørsel. Kort fortalt er den erhvervmæssige kørsel den, som professionelle vognmænd og chauffører udfører. Kørsel der udføres af kommunale institutioner/foreninger med egne beboere eller visiterede borgere er ikke-erhvervmæssig.

Det er værd at lægge mærke til, at der ikke gælder samme regler for de to forskellige former for kørsel. Som eksempel kan vi oplyse, at køre- og hviletidsreglerne, der er med til at sikre chaufførens pauser og hvil under kørsel, ikke gælder, når der er tale om ikke-erhvervmæssig kørsel. Det vil endvidere ofte være sådan, at chaufføren i en institutionsbus er en person, der har erhvervet stort kørekort f.eks. i forbindelse med militærtjeneste og ikke har overbygningen til erhvervmæssig personbefordring. Dernæst vil chaufføren ikke have den samme daglige rutine med buskørsel som en professionel chauffør.

Fra en færdselssikkerhedsmæssig synsvinkel er det derfor svært at se en fornuftig og sammenhængende linie i regeringens politik, når man tænker på de endog kraftige opstramninger, som den erhvervmæssige kørsel har været udsat for det sidste års tid.

# KOPI

## *Økonomiske konsekvenser*

Når der fra kommunal side er fremsat et ønske om at kunne reklamefinansiere busanskaffelserne er det bl.a. fordi, det er en bekostelig affære at anskaffe og drive en bus. Det ved alle busvognmænd og et væsentligt element i driften af en busvirksomhed – som enhver anden virksomhed - er derfor at udnytte produktionsmateriellet så godt som muligt. Danske Busvognmænds kendskab til kommunale institutioners anvendelse af busser er, at bussernes udnyttelsesgrad er beskednen. De tilbringer meget tid i garagen eller på gårdspladsen. Uanset om bussen finansieres af skatte kroner eller sponsorkroner kan institutionsbusserne derfor være med til at skabe et samfundsøkonomisk tab i form af mindre virksomme, reklamefinansierede busser.

## *Konklusion*

Som nævnt hersker der usikkerhed om, på hvilke områder og i hvilket omfang, adgangen til at reklamefinansiere fakultative kommunale aktiviteter vil blive brugt. På det område, hvor vi ved, at lovgivningen vil få en effekt – sponsorbussene – mener Danske Busvognmænd til gengæld, at loven bidrager til en forringelse af såvel færdselssikkerheden og samfundsøkonomien. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at der skal bringes fokus på de effektiviseringsmuligheder, der ligger i samarbejde mellem private og det offentlige. I sponsorbussenes tilfælde er der efter Danske Busvognmænds opfattelse alene tale om en effektivisering af private reklamebureauers adgang til at sælge reklameplads, og forbedret mulighed for subsidier til en ineffektiv kommunal busdrift – netop uden at samarbejde med det private.

I det lys skal vi opfordre Indenrigsministeren til ikke at fremsætte lovforslaget for Folketinget førend de trafiksikkerhedsmæssige og økonomiske konsekvenser af lovforslaget er blevet tilstrækkeligt belyst. Derudover er der efter Danske Busvognmænds opfattelse behov for en mere tilbunds gående undersøgelse af, hvilke områder sponsoreringen ellers kunne komme på tale og med hvilke utilsigtede konsekvenser.

Vi står naturligvis til rådighed for et møde om uddybning af vores synspunkter i spørgsmålet.

Med venlig hilsen

Steen Bundgaard  
*Direktør*