



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato :18. januar 2006
J.nr. :004-361

Trafikudvalget har i brev af 21. december 2005 stillet mig følgende spørgsmål 193 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 193:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 19. december 2005 fra Danske Busvognmænd vedrørende konkurrenceforhold for landets turistvognmænd, jf. TRU alm. del - bilag 173."

Svar:

Danske Busvognmænd har i henvendelse af 19. december 2005 anført, at busbranchen, herunder særligt turistkørselsbranchen, i 2005 har oplevet et katastrofalt ringe år. Hovedårsagerne til dette er ifølge DB de to sovebusulykker i 2004 med efterfølgende nye regler for sovebusser samt den store andel af busser, der udfører ikke-erhvervsmæssig kørsel, der findes i Danmark.

Må jeg indledningsvis bemærke, at jeg er meget opmærksom på den udvikling, som busbranchen – og særligt turistkørselsbranchen – for øjeblikket oplever. Men man må se i øjnene, at blandt andet udviklingen på luftfartsiden med øget udbud af lavprisbilletter gør det vanskeligt for turistvognmændene at konkurrere på det internationale rejsemarked.

De skærpede krav til sovebusser havde sit udspring i to meget alvorlige ulykker i 2004, hvor for høj hastighed spillede en afgørende rolle. Det var nødvendigt at gribe ind med nye regler fra dansk side. Tyske regler gjorde det samtidig uattraktivt at indrette nyere busser som sovebusser, da busserne ikke må køre med liggende passagerer i Tyskland. Dette begrænser selvfølgelig anvendelsesmulighederne for sovebusser.

Der er af sikkerhedsmæssige og konkurrencemæssige grunde behov for fælles EU-regler for indretning og brug af sovebusser. Derfor har Danmark foreslået EU at tage spørgsmålet op og har fået støtte fra Tyskland, men der er ikke sket nogen afklaring af, om EU skal arbejde hen imod en dansk løsning med tekniske krav eller en tysk løsning med forbud.

Hvad angår andelen af ikke-erhvervsmæssige busser, der i 1999 udgjorde ca. 45 % af alle indregistrerede busser i Danmark, udgør langt den største gruppe busser, der anvendes til rent privat buskørsel, dvs. kørsel, der udføres af bussens registrerede bruger med dennes nærmeste familie. Kun ca. 15 % af de ikke-erhvervsmæssige busser, nemlig de busser, der tilhører skoler, kommunale institutioner og foreninger, udfører kørsel, der i en vis udstrækning måske ellers ville være blevet udført af busvognmænd.

Det er i den forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at en ikke-erhvervsmæssig bus kun må befordre passagerer med tilknytning til den registrerede bruger af bussen. En bus tilhørende et kommunalt plejehjem må eksempelvis ikke udføre kørsel med alle ældre i kommunen, men kun med de ældre, der bor på plejehjemmet, og de hjemmeboende ældre, der er visiteret til at deltage i aktiviteter på netop dette plejehjem.

Busser, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring, er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne ved kørsel her i landet. Men det blev i forbindelse med en ændring af busloven i 1999 besluttet, at førere af disse busser – på nær de busser, der anvendes til rent privat kørsel – af hensyn til færdselssikkerheden i lighed for erhvervschauffører skal have den særlige efteruddannelse for førere af busser (hvidt og blå kvalifikationsbevis).

Disse bestemmelser vil også være gældende for de såkaldte sponsorbussers, som kommunerne fremover vil kunne anvende, hvis et lovforslag som indenrigs- og sundhedsministeren snart forventes at fremsætte, vil blive vedtaget.

Endvidere henviser Danske Busvognmænd til, at kommunale institutioner, der har opnået tilladelse til buskørsel, på grund af momsfrigørelse påfører busvognmænd ulig konkurrence.

Ved en ændring af busloven i 1997 blev kommuners anvendelse af egne busser begrænset. Tidligere kunne en kommunal bus som tilladelsesfri buskørsel udføre kørsel for alle kommunens institutioner. En kommunal institution kan nu kun som tilladelsesfri buskørsel udføre kørsel med personer tilknyttet den pågældende institution. Hvis en kommunal institution ønsker at udføre kørsel for andre institutioner i kommunen eller andre i øvrigt, kræver dette tilladelse i henhold til busloven. For at skabe så lige forhold som muligt i forhold til busvognmændene kræves det således, at en kommunal institution opfylder de samme kvalifikationskrav som en busvognmand.

Jeg er bekendt med, at ToldSkat i en afgørelse fra maj 2005 har udtalt, at en kommunal institution med en bustilladelse kan køre for andre af kommunens institutioner uden at afregne moms. Ved kørsel for andre end

kommunens institutioner skal den kommunale institution afregne moms på lige fod med busvognmænd.

Jeg har stor forståelse for turistvognmandsbranchens vanskelige konkurrencemæssige situation, og jeg vil gerne indgå i en dialog med Danske Busvognmænd om mulighederne for at skabe en bedre situation for erhvervet. Men jeg må samtidig gøre opmærksom på, at jeg ikke for øjeblikket har til hensigt at ændre buslovens afgrænsning mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig buskørsel. Det er mit indtryk, at vi efter ændringen af busloven i 1997 har fundet en model, der trods alt på bedste vis dækker de modstridende interesser, som henholdsvis Danske Busvognmænd og kommuner, skoler, foreninger m.v. har på området.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen