

### **Forslag til Neutralisering af virkningen ved dieselafgifts-refusionens bortfald for Fjernbusser.**

Efter beslutning fra EU er den danske stat pr. 1/1-08 forhindret i at yde afgifts-refusion for brændstof til den kollektive bustrafik, efter den praksis, der hidtil har været udøvet.

For at undgå voldsomme omkostningsforøgelse i bustrafikken, og deraf følgende store billet-pris-stigninger, er den danske stat indstillet på, at øge subsidieringen/underskudsdekningen i de store offentlige trafikselskaber, som har indgået kontrakter om kørsel med et stort antal operatører.

Operatørerne må efter 1/1 indkøbe brændstof til de nye, højere priser, men vil til gengæld opnå en forhøjet kontraktbetaling for kørslen.

Herefter er de nye regler uden betydning for operatørerne, og uden virkning for Trafikselskaberne, som får forhøjet deres statstilskud ( med de nye indtægter fra brændstof-salget).

Det er imidlertid KUN de operatører, der kører i kontrakt med Trafikselskaberne/trafikudbydere, der holdes udenfor virkningerne af refusionens bortfald.

En række buskørsels-typer udenfor kontrakt-systemet, som hidtil har kunnet opnå refusion, vil fremtidigt IKKE kunne opnå refusion, og vil dermed få **fordoblet** deres udgifter til brændstof. De enkelte vognmænd må i hvert tilfælde forhandle med deres kunder om forhøjelse af kørselsbetalingen eller beslutte, hvorvidt deres kørsel fremtidigt overhovedet skal fortsætte.....

#### **Fjernbusserne / Rutebilerne:**

Et mindre antal egentlige rutebil-ruter drives IKKE af de udbydende Trafikselskaber, men er drevet af private vognmænd for egen regning på helt traditionel måde.

Principielt i forhold til lovgivningen er disse ruter **fuldstændig parallelle** til de ruter det Offentlige driver gennem kontrakter/udbud. Ruterne er defineret som **Almindelig Rutekørsel**, efter faste køreplaner med helt traditionel offentlig adkomst til alle afgang. Ruterne er etableret for mere end 25 år siden og kører helt uden stats-subsidier.

Ruterne har stor betydning i de områder af Danmark de gennemløber, og totalt beforder de over 1. mill. passagerer om året.

Disse ruter har hidtil opnået afgifts-refusion, som alle andre ruter, men vil efter 1/1-08 **ikke** kunne få refusion mere.

Disse ruter vil således fremtidigt blive stillet betydeligt ringere end alle andre ruter, selvom de lovmæssigt principielt forholder sig ensartede.

Såfremt der intet gøres vil flere af disse ruter være truet på deres rentabilitet. Der er allerede sket indskrænkninger i bustrafikken i Nordjylland ( Fjerritslev-ruten er nu nede på 1 daglig afgang ). Bustrafikken over Øresundsbroen København-Malmø ( linje 999 ) indstilles totalt, hvis der ikke findes en løsning.

Nærværende forslag tager sigte på, at fastholde prioriteringen af den kollektive rutetrafik ( uagtet om driften er offentligt eller privat drevet ), således at kørslen kan fortsættes.

Jævnfør bestemmelserne fra EU er simpel refusion af afgifterne IKKE længere tilladt/muligt, hvorfor dette forslag om en anden metode er udarbejdet, således at Fjernruterne ikke ringere-stilles i forhold til den øvrige rutetrafik.

## **Prioritering af kollektiv Rutetrafik.**

Ud fra en række samfundsmæssige hensyn har den danske stat på et antal punkter fastlagt regler og lovgivning på en måde, så den kollektive bustrafik er frem-prioriteret, og dermed opnår fordele ( tidsmæssige, afgiftsmæssige og færdselsmæssige ), den ellers ikke ville kunne nå. Samtidig har man tilstræbt at holde billet-priserne nede. F.eks. ved IKKE at pålægge denne trafik Moms.

Det vil således være en **fortsættelse af disse bestræbelser**, såfremt man kunne finde nye måder at skabe frem-prioriteringer for den kollektive bustrafik.

Det er oplagt, at nye prioriteringer skal være gældende for alle, der udfører kollektiv bustrafik efter en nærmere definition, og ikke blot for enkelte udvalgte.

Nærværende forslag tager sigte på at opfylde disse intentioner:

## **Broer / (færger)**

De store danske broer over StoreBælt og Øresund ejes af den danske stat.

Fjernbusserne anvender disse broer i deres rutetrafik til provinserne i vidt omfang.

Men Fjernbusserne må betale de normale brotakster, efter samme retningslinier som turistbusser mv..... Såfremt man ønskede at prioritere den kollektive rutetrafik har den danske stat mulighed for, at

<p style="text-align: center;"><b>fastlægge et helt nyt takst-trin for kollektiv bustrafik over statens broer.</b></p>
--

Prisen kunne eksempelvis fastlægges til: samme pris som en standard personbil ( uden rabat ). Derved ville rutebilerne opnå en væsentlig besparelse, og der ville være margin til at betale de nye forhøjede dieselpriiser.

Det forudsættes i dette forslag, at de rutebiler der kan opnå denne nye særlige brotakst kan rummes indenfor definitionen:

<p><b>Kollektiv rutetrafik tilladt som Almindelig Rutekørsel på hel-års-basis med mindst 2 dobbeltture dagligt.</b></p>
---

En sådan ny bro-takst for kollektiv trafik vil falde ind under de øvrige prioriteringer, der allerede eksisterer, og vil ikke kunne anfægtes af EU, som nogen omgåelse af brændstofreglerne.

En sådan ny bro-takst vil være prismæssigt neutral for den danske stat, idet busserne vil bidrage med betaling af højere afgifter, hvor man kan anvende provenuet til kompensation til broerne, som således også holdes neutrale.

## **Kattegat-Forliget:**

Visse fjernbus-forbindelser ( via Djursland-Århus ) kører IKKE via Store Bælt, men anvender færgerne på Kattegat.

De vil således ikke umiddelbart opnå fordele ved et nyt lavere takst-trin på broerne. **MEN:**

Det er aftalt tidligere, at takstnedsættelser på Store Bæltsbroen kan kompenseres til færgerne, således at disse sikres fortsat rentabilitet.

Et nyt lavt takst-trin for rutetrafik på Store Bælt vil derfor medføre et nyt tilskud til færgedriften.

Dette tilskud vil indebære, at færgerne kan nedsætte deres billetpriser for den kollektive rutetrafik. ( jævnfør førnævnte definition )

Dermed opnår den kollektive bustrafik: At kunne betale højere dieselpriiser og samtidig få lavere færgepriser.

Princippet er fuldstændig omkostnings-neutralt for staten.

De indvundne nye dieselafgifters provenu anvendes til kompensation for broer og færger.