

Kære Carina Christensen

Vi skriver til dig for at henlede din opmærksomhed på en sag, der kan få betydelige konsekvenser for den kollektive trafik i en række af landets kommuner. Vi håber, at du vil involvere dig i denne sag, da det er i hele landets interesse, at busdriften ikke forringes i de store byer, hvor der jo er flest passagerer i den kollektive trafik. Det vil både være til skade for den generelle fremkommelighed og for klima- og miljømålene for landet som helhed.

Baggrunden er, at Danmarks undtagelse fra EU's energibeskatningsdirektiv vedrørende motorbrændstoffer til bustransport ophører i år (L 32). Vi har med glæde noteret os regeringens udmelding om, at kommuner og regioner skal kompenseres, så afgiftsændringen ikke vil påvirke taksterne i den kollektive trafik. Vi er dog forundrede over, at man har besluttet at lade kompensationen indgå i den normale DUT-kompensation, som jo på ingen måde tager højde for, at udgifterne til kollektiv trafik er meget skævt fordelt mellem de enkelte kommuner.

Såvel kommunerne i hovedstadsområdet som Århus og Aalborg vil blive hårdt ramt, såfremt man fordeler kompensationen efter de normale DUT-principper. Som eksempel varetager Københavns Kommune næsten 20 % af den kommunale busdrift (opgjort i vogntimer), mens kommunen kun vil hjemtage 8,48 % af en samlet DUT-kompensation. Kort sagt betyder det, at man her kan forvente at lide et varigt tab på ca. 40 mio. kr. årligt fra og med 2008. Tilsvarende kan Århus og Aalborg forvente varige årlige tab på hhv. ca. 14 og 6 mio. kr. Denne situation gør sig gældende for 29 af landets kommuner, hvoraf de 24 er at finde i hovedstadsområdet. Konsekvensen er altså en voldsom underkompensering af netop de kommuner, der står for en stor del af den kollektive trafik.

Vi kan i kommunerne vælge at dække tabene via rutenedlæggelser, hvilket vil gå ud over den store gruppe af borgere, der dagligt er afhængige af bybusserne i hovedstadsområdet, Århus og Aalborg. Alternativt kan tabene kun dækkes ind via serviceforringelser i andre dele af kommunerne. Begge løsninger er i vores øjne både urimelige og unødvendige.

Vi foreslår derfor, at man finder en løsning, der fordeler kompensationen i forhold til de faktiske udgifter, der følger af lovforslaget. Af lovforslaget fremgår det, at dette allerede delvist er tilfældet i forhold til regionernes kompensation, da man her har valgt en overgangsordning, hvor regionerne i 2008 og 2009 kompenseres i forhold til deres faktiske udgifter. Vi mener, at kommunerne som minimum bør kompenseres på tilsvarende vis, men ser selvfølgelig helst, at der findes en varig løsning, der sikrer, at det nuværende pris- og serviceniveau kan opretholdes i forhold til busdriften omkring de store byer.

En løsning kunne være, at man valgte at kompensere trafikselskaberne direkte. Denne løsning blev i sin tid anbefalet af Movia i et høringssvar til Skatteministeriet. Dette høringssvar er vedlagt. Tidligere har man i forbindelse med taksttilskud til den kollektive trafik fundet løsninger, der i højere grad end DUT-princippet fører til, at kompensationen præcist rammer de parter, der påvirkes af lovændringen – og endda uden at gøre det administrativt mere besværligt.

Vi håber, at vi med dette brev kan åbne for en konstruktiv dialog med regeringen, der kan sikre, at vi også fremover kan opretholde en fornuftig bustrafik i vores respektive kommuner – helt i overensstemmelse med regeringens trafikpolitiske mål.

Med venlig hilsen

Borgmester Eva Nejstgaard  
Allerød Kommune

Borgmester Ove E. Dalsgaard  
Ballerup Kommune

Borgmester Allan Holst  
Dragør Kommune

Borgmester Svend Kjærgaard Jensen  
Egedal Kommune

Borgmester Olav Aaen  
Fredensborg Kommune

Borgmester Mads Lebech  
Frederiksberg Kommune

Borgmester Ole Find Jensen  
Frederikssund Kommune

Borgmester Hans Toft  
Gentofte Kommune

Borgmester Karin Søjberg Holst  
Gladsaxe Kommune

Borgmester Søren Enemark  
Glostrup Kommune

Borgmester Per Tærshøj  
Helsingør Kommune

Borgmester Kjeld Hansen  
Herlev Kommune

Borgmester Kirsten Jensen  
Hillerød Kommune

Borgmester Milton Graff Pedersen  
Hvidovre Kommune

Borgmester Michael Ziegler  
Høje-Taastrup Kommune

Borgmester Uffe Thorndahl  
Hørsholm Kommune

Overborgmester Ritt Bjerregaard  
Københavns Kommune

Borgmester Rolf Aagaard-Svendsen  
Lyngby-Taarbæk Kommune

Borgmester Erik Nielsen  
Rødovre Kommune

Borgmester Kurt Hockerup  
Vallensbæk Kommune

Borgmester Henning G. Jensen  
Aalborg Kommune

Borgmester Nicolai Wammen  
Århus Kommune

Kopi sendt til:

- Finansminister Lars Løkke Rasmussen
- Skatteminister Kristian Jensen
- Velfærdsminister Karen Jespersen
- Miljøminister Troels Lund Poulsen
- Medlemmerne af Folketingets trafikudvalg
- Medlemmerne af Folketingets skatteudvalg

Skatteministeriet  
Nicolaj Eigtveds Gade 28  
1402 København K.

1/4  
Sagsnummer  
111466-154005  
THECA

Sagsbehandler MLL  
Direkte 36 13 15 05  
Fax  
MLL@movia.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

18. september 2007

### **Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove**

Skatteministeriet har den 30. august anmodet om bemærkninger til udkast til lovforslag om ændring af forskellige afgiftslove. Movia skal i den anledning fremkomme med følgende bemærkninger:

Movias interesse i lovforslaget knytter sig til § 1, nr. 6 og § 2 nr. 3. Bestemmelserne omhandler ophør af godtgørelse af henholdsvis energiafgift og kuldi-oxidafgift samt momsens heraf for dieselolie og LPG gas anvendt i busser i lokal offentlig passagerbefordring.

Movia forestår al offentlig servicetrafik med bus og lokalbaner samt individuel handicapbefordring for svært bevægelseshæmmede i Region Hovedstaden med undtagelse af Bornholms Regionskommune samt Region Sjælland. Kørslen udføres på kontrakt af private busselskaber efter licitation. Den offentlige servicetrafik med bus udføres med 1.320 busser, som leverer 4,6 mio. køreplanstimer. Mere end 16.000 kunder er tilmeldt handicapbefordringen, og der udføres 360.000 ture om året.

Movias udgifter til offentlig servicetrafik med bus og handicapbefordring beløber sig til ca. 2,6 mia. kr. om året.

Movias kontrakter med busselskaberne indeholder en bestemmelse om månedlig prisregulering af den pris, som busselskaberne har givet i deres tilbud. Prisreguleringen sker i henhold til udviklingen i et sammenvejede reguleringspristal, som udtrykker omkostningsstrukturen og udviklingen hos busselskaberne. Reguleringspristallet er sammensat af 6 prisindeks (5 uden for hovedstadsområdet), hvori et prisindeks for dieselolie indgår med en vægt på 7 pct. i udgangssituationen.

Movias kontrakter med busselskaberne indeholder en genforhandlingsklausul, som giver begge parter ret til genforhandling af kontrakternes betalingsbe-

stemmelser i tilfælde af, at der ved lovindgreb eller lignende ændres væsentligt <sup>2/4</sup> i de økonomiske betingelser, der ligger til grund for tilbuddet.

111466-154005  
THECA

### **Movias finansiering**

Ifølge Lov om trafikselskaber finansieres Movias virksomhed gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Regionernes andel af tilskuddet til buskørsel begrænser sig til netto-udgifterne for de regionale buslinjer, mens kommunerne betaler tilskud for de resterende buslinjer samt den behovsstyrede trafik (bl.a. handicapbefordring). De samlede entreprenørugifter på 2.560 mio. kr. fordeler sig med 2.262 mio. kr. på kommuner og 297 mio. kr. på regioner (87% /13%).

### **Kompensation til kommuner og regioner**

Movia har noteret sig, at regeringen har tilkendegivet, at der vil ske en kompensation til kommunerne og regionerne for at undgå, at lovændringen resulterer i højere takster. Movia har ligeledes noteret sig, at kompensationen til regionerne kan tænkes at blive fordelt efter et nøgletal, som tager højde for, at regionernes udgifter til kollektiv trafik ikke er jævnt fordelt mellem de enkelte regioner.

Movia bifalder denne hensigt, men skal gøre opmærksom på, at det i lige så høj grad gælder for kommunerne, at udgifterne til kollektiv trafik ikke er jævnt fordelt. Navnlig kommunerne i hovedstadsområdet har i Movias område en andel af bustrafikken som langt overstiger deres befolkningsandele. Disse kommuner vil med en kompensation fordelt efter de almindelige DUT-principper blive underkompenseret for den merudgift, de skal bære i kraft af loven. Til belysning af dette forhold vedlægges en beregning af den kompensation, kommunerne i Movias område kan forvente, hvis den fordeles efter de normale DUT-principper eller fordeles efter et trafikalt nøgletal.

Det fremgår af beregningen, at under de anvendte forudsætninger vil kommunerne i Region Hovedstaden blive underkompenseret med i alt 26 mio. kr., mens kommunerne i Region Sjælland modsat vil have en DUT-gevinst på i alt 7,4 mio. kr.

Særligt iøjnefaldende er konsekvensen for Københavns Kommune, som alene vil have en underkompensation på 22,5 mio. kr. Hvis man forestiller sig, at den budgetmanko skulle inddækkes ved driftsreduktioner, vil det nødvendiggøre, at 140 - 150.000 køreplanstimer svarende til mere end 10 pct. af busdriften i København skulle skæres bort.

Det er Movias opfattelse, at der bør søges en model til fordeling af kompensati- 3/4  
onen, som undgår den nævnte effekt. Nedenfor skitseres et konkret forslag  
hertil.

111466-154005  
THECA

### **Alternativ kompensationsmodel**

Konsekvenserne af de nævnte bestemmelser i lovforslaget er koncentreret på den lokale, offentlige passagerbefordring med bus. De i medfør af kommunalreformen oprettede trafikselskaber har som lovgivet opgave at varetage den lokale offentlige passagerbefordring, og ikke andre myndigheder har denne opgave.

Det vil sige, at den statslige kompensation for merudgifter i medfør af loven vil kunne gives direkte til trafikselskaberne og fordeles præcis i forhold til disses merudgifter i medfør af loven. Eftersom regioner og kommuner yder tilskud til trafikselskaberne baseret på de enkelte buslinjers nettoudgifter, vil den direkte kompensation til trafikselskaberne slå fuldt igennem i forhold til kommuner og regioner med den korrekte andel. Derved vil regeringens intention om at kompensere regioner og kommuner være opfyldt.

Kompensationen vil kunne administreres af Trafikstyrelsen, som ifølge Lov om trafikselskaber etablerer og vedligeholder en landsdækkende database for offentlig servicetrafik.

Venlig hilsen

Johannes Sloth