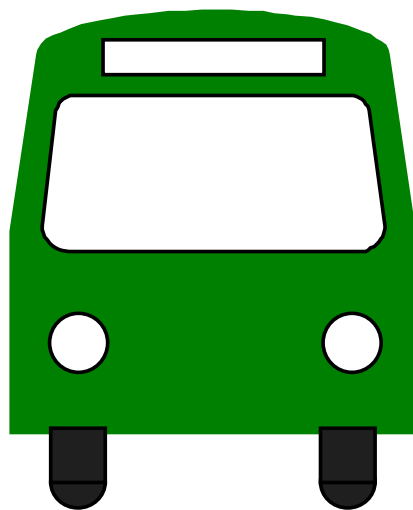


**Takstsystemet for busser  
ved benyttelse af den faste forbin-  
delse over Storebælt**



**Trafikministeriet  
juni 1997**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. Baggrunden for arbejdet</b> -----	<b>2</b>
<b>2. Udvalgets generelle overvejelser</b> -----	<b>4</b>
<b>3. De nuværende takster m.v. på Halsskov-Knudshoved overfarten</b> -----	<b>5</b>
<b>4. Momsreglerne for busser</b> -----	<b>12</b>
<b>5. Modeller til udformning af bustakster på den faste for- bindelse over Storebælt</b> -----	<b>13</b>
5.1. Fast grundtakst kombineret med en passagerafgift og maksimumsafgift-----	<b>14</b>
5.2. Ren passagerafgift kombineret med en minimums- og maksimumsafgift-----	<b>15</b>
5.3. En enhedstakst-----	<b>17</b>
<b>6. Udvalgets forslag til bustakster på den faste forbindelse over Storebælt</b> -----	<b>17</b>
6.1. Generelle overvejelser-----	<b>17</b>
6.2. Udvalgets forslag-----	<b>18</b>

### **Bilag:**

1. Skatteministeriets skrivelse af 22. januar 1997 vedr. moms på bustakster for benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

## 1. Baggrunden for arbejdet

Trafikministeren fremsatte den 27. november 1996 forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt (lovforslag nr. L 97). Lovforslaget skulle gennemføre den del af aftalen vedrørende DSB af 24. oktober 1996 mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, der omhandler betaling for tog- og vejtrafikkens benyttelse af Storebæltsforbindelsen.

For så vidt angår taksterne for benyttelsen af motorvejsforbindelsen indeholder lovforslaget følgende nyformulering af lovens § 11:

“For benyttelsen af motorvejsforbindelsen opkræver selskabet afgifter.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter niveauet for afgifterne og principperne for regulering heraf samt efter indstilling fra selskabet afgifts- og rabatstrukturen”.

I følge den tidligere lov skulle afgifterne være af samme størrelsesorden som de tilsvarende færgetakster på tidspunktet for forbindelsens ibrugtagning med fradrag af biltrafikkens egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslag L 97, at takstniveauet for benyttelsen af vejdelen i overensstemmelse med den politiske aftale vil blive nedsat med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte. Endvidere fremgår, at det er forbundet med vanskeligheder at beregne de nuværende faktiske gennemsnitlige takster for lastbiler og busser, især fordi rabatterne til de enkelte vognmandsfirmaer ikke kendes præcist.

Uanset disse vanskeligheder med at skønne over, hvorledes den politiske aftale om en takstnedsættelse på 20 pct. skulle omsættes i de faktiske takster, blev der i bemærkningerne til lovforslaget anført en række takster.

Disse var for bussers vedkommende følgende i 1996-priser:

	kr. ekskl. moms
Grundpris inkl. fører og 1 person	704
Pris pr. voksen passager	24
Pris pr. barn (4-11 år)	12
Maksimumspris	1.800

I forbindelse med udvalgsbehandlingen af lovforslaget blev der fra forskellig side rejst tvivl om, hvorvidt de foreslåede takster for busser var i overensstemmelse med målsætningen om en takstnedsættelse på 20 pct. i forhold til det i den oprindelige anlægslov forudsatte.

På den baggrund indeholder den af Folketingets Trafikudvalg den 12. december 1996 afgivne betænkning over lovforslaget følgende: "Trafikministeren har tilkendegivet over for udvalget, at der på baggrund af de synspunkter, der er fremkommet fra forskellig side om takstsystemet for busser, vil blive nedsat et hurtigtarbejdende udvalg under ledelse af Trafikministeriet og med deltagelse af Turistvognmændenes Landsforening, Landsforeningen Danmarks Bilruter og A/S Storebæltsforbindelsen. Udvalget vil få til opgave at udarbejde forslag til eventuel justering af takstsystemet for busser, således at det sikres, at bustransporten opnår samme (20 pct.) takstnedsættelse som personbiler og lastbiler. Resultatet af udvalgets arbejde drøftes med forligspartierne, hvorefter der vil blive taget stilling til, om der skal foretages ændringer i takstniveauet for busser."

Udvalget fik følgende sammensætning:

Kontorchef Jørn Holdt  
Trafikministeriet (formand)

Direktør Steen Bundgaard  
Turistvognmændenes Landsforening

Direktør Henning Korshøj Nielsen  
Landsforeningen for Danmarks Bilruter

Cheføkonom Lars Møller

A/S Storebæltsforbindelsen

Udvalgets sekretærer har været fuldmægtig Susanne Koed-Hölmer og fuldmægtig Ole Alexander Basthof, begge Trafikministeriet.

Udvalget har holdt 4 møder.

## **2. Udvalgets generelle overvejelser**

Udvalget har været af den opfattelse, at det i lyset af kommissoriet har været afgørende at tilvejebringe et så præcist billede som muligt af den gældende (1996) faktiske takststruktur for busser på Halskov-Knudshoved overfarten. Derfor har det ikke været tilstrækkeligt alene at indhente oplysninger om de takster, der fremgår af offentliggjorte takstblade. Også andre relevante oplysninger må medtages i beregningerne. Det gælder især rabatter, såvel offentliggjorte som eventuelle ikke-offentliggjorte, individuelle rabatter.

Udvalget har endvidere lagt til grund, at målet om en takstnedsættelse på 20 pct. skal opfattes som et gennemsnitstal. Med andre ord har udvalget fortolket kommissoriet således, at den nuværende takststruktur på Halsskov-Knudshoved overfarten ikke nødvendigvis også vil skulle gælde for kørsel over den faste forbindelse.

Udvalget har ikke foretaget nogen sondring mellem forskellige typer af bustransport (turistkørsel og rutekørsel). Langt den overvejende del af de busser, der befordres med færge over Storebælt er turistbusser. I 1996 har der kun været rutekørsel over Storebælt i en begrænset periode.

Udvalget har endvidere noteret sig, at A/S Storebæltsforbindelsen på et senere tidspunkt vil komme med et oplæg til en samlet takst- og rabatstruktur, hvor der også vil indgå forslag til pendlerrabatter for buspassagerer.

Under udvalgsarbejdet er det kommet frem, at de forskellige momsregler, der gælder for færgefart og for kørsel på den faste forbindelse, har en vis økonomisk betydning. Samtlige beregninger m.v. er

imidlertid foretaget ekskl. moms, idet der er redegjort nærmere for momsreglerne i afsnit 4 nedenfor.

### **3. De nuværende takster m.v. på Halsskov-Knudshoved overfarten.**

Såfremt der skulle gives et helt præcist billede af de nuværende faktiske priser, ville det udover oplysninger om listepriiser være nødvendigt at have fyldestgørende oplysninger om alle de faktorer, der indgår i prisberegningerne herunder oplysninger om:

- fordelingen på almindelige billetter, 1-dags billetter og gennemgangsbilletter
- fordelingen på billetter for voksne, børn og unge
- antal passagerer og fordelingen af disse
- rabatter, såvel offentliggjorte som ikke-offentliggjorte.

En del af disse oplysninger findes ikke. Udvalget har dog fra Scandlines A/S modtaget visse oplysninger herunder om fordelingen af antal passagerer pr. bus.

De offentliggjorte **listepriiser** (1996) fremgår af Tabel 3.1.

Det fremgår bl.a. af tabellen, at der er mulighed for at købe **gennemgangsbilletter** på Halsskov-Knudshoved og Øresundsruterne. Køb af sådanne billetter indebærer en rabat på ca. 15 pct. i forhold til køb af separate billetter på de pågældende færgeruter. Der findes ikke nogen opgørelse af, hvor stor en andel af billetsalget, der udgøres af gennemgangsbilletter, men udvalget har anslået at det drejer sig om højst 10 pct. af billetterne. På den baggrund har udvalget skønnet, at der for at få et korrekt billede af de nuværende (1996) faktiske priser bør foretages en korrektion på 1,5 pct. for at tage højde for besparelsen ved gennemgangsbilletter.

Det bemærkes, at prisstrukturen for gennemgangsbilletter fra den 1. januar 1997 er blevet ændret fra en passagerafhængig struktur

**Tabel 3.1. Listepreiser for busser, Halsskov-Knudshoved (1996-priser) for en bus over 8 m inkl. fører og 1 person.**

	Enkelttur. kr. ekskl. moms	Dobbelttur. kr. ekskl. moms
Almindelig billet: <sup>1</sup>		
Voksen.....	46	92
Barn (4-11 år) .....	23	46
Mindstepris pr. bus.....	1150	2300
Maksimumspris pr. bus.....	2760	5520
Tom bus.....	920	1840
Gyldig 1 dag: <sup>2</sup>		
Voksen.....		84
Barn (4-11 år) .....		42
Mindstepris pr. bus.....		2100
Maksimumspris pr. bus.....		5040
Ungdomspriser: <sup>3</sup>		
Pr. person: mellem 12-26 år.....	37	74
Mindstepris pr. bus.....	925	1850
Maksimumspris pr. bus.....	2220	4440
Gennemgangsbillet: <sup>4</sup>		
Knudshoved-Halsskov+Helsingør-Helsingborg:		
Voksen	64	128
.....	32	64
Barn (4-11 år)	1600	3200
.....	3840	7680
Mindstepris pr. bus		
.....		
Maksimumspris pr. bus		
.....		

<sup>1</sup> Hertil lægges moms 195 kr. pr. bus enkelt.

<sup>2</sup> Hertil lægges moms 350 kr. pr. bus dobbelt.

<sup>3</sup> Moms udgør 150 kr. pr. bus enkelt. For at opnå "ungdomspris" skal halvdelen af personerne i bussen være unge under 26 år. For unge under 26 år regnes "ungdomspris". Øvrige personer betaler almindelig bussædepris.

<sup>4</sup> Hertil lægges moms 173,80 kr. pr. bus enkelt.

til en enhedstakst. Konsekvensen heraf er, at det ved transport over Storebælt med mere end 26 passagerer i en bus vil være billigere at købe en gennemgangsbillet og alene anvende den på Halsskov-Knudshoved overfarten end at købe en lokal billet. Dette kan også udtrykkes på den måde, at den faktiske maksimumspris på Halsskov-Knudshoved overfarten fra den 1. januar 1997 er 1950 kr. i stedet for den maksimumspris på 2820 kr., der fremgår af takstbladet.

Hvad angår **fordelingen på almindelige billetter og 1-dags billetter** er det rent skønsmæssigt lagt til grund, at 75 pct. af billetterne er almindelige og 25 pct. 1 dags billetter.

Endvidere er det lagt til grund, at **75 pct. af passagererne er voksne, 15 pct. er børn og 10 pct. er unge.**

Med anvendelse af ovenstående forudsætninger kan der beregnes nogle skønnede priser for busser på Halsskov-Knudshoved overfarten, jf. Tabel 3.2.:

**Tabel 3.2. Skønnede nuværende priser for busser på Halsskov-Knudshoved overfarten (1996), enkelttur, før rabatter.**

	kr. ekskl. moms
Pris pr. passager	42
Mindstepris	1110
Maksimumspris	2660
Tom bus	920

Anm.: Priserne i tabellen er beregnet med udgangspunkt i listepriiserne i Tabel 3.1. og de skønnede andele på almindelige billetter, 1-dags billetter og gennemgangsbilletter og på fordelingen på billetter for voksne, børn og unge. Herved fås følgende priser:

Pris pr. passagerer:  $0,75 \times 46 \text{ kr.} + 0,15 \times 23 \text{ kr.} + 0,10 \times 37 \text{ kr.} = \text{ca. } 42 \text{ kr.}$  (korrektion på 1,5 pct. for gennemgangsbilletter ændrer ikke tallet på grund af afrunding).

Mindstepris:  $((0,75 \times 1150 \text{ kr.} + 0,25 \times 2100 \text{ kr.}) / 2) = \text{ca. } 1125 \text{ kr.}) \times 0,985 = \text{ca. } 1110 \text{ kr.}$

Maksimumsprisen:  $((0,75 \times 2760 \text{ kr.} + 0,25 \times 5040 \text{ kr.}) / 2) = \text{ca. } 2700 \text{ kr.}) \times 0,985 = \text{ca. } 2660 \text{ kr.}$

Kilde: Scandlines A/S og egne beregninger.



Hvad angår **fordelingen af antal passagerer pr. bus** har udvalget fra Scandlines A/S modtaget oplysninger baseret på udtræk af Scandlines registrering fra 2 udvalgte uger i 1996. Den gennemsnitlige fordeling af antal passagerer i de to uger fremgår af Tabel 3.3.

Idet der skønsmæssigt er lagt til grund, at antallet af passagerer i busserne, hvor der er under 26 passagerer pr. bus, er 20, fås et samlet gennemsnit på 29 passagerer. Det skal dog understreges, at dette er et noget usikkert skøn.

Hvad angår **rabatter** findes der en offentliggjort rabatstruktur, hvorefter der ydes mellem 0 og 15 pct. i rabat afhængig af busselskabets årlige omsætning ved færgetransport.

Til sammenligning er der ingen offentliggjort rabatstruktur på Mols-Linien og Cat-Link. Dette har tidligere været tilfældet, men bortfaldt i 1995. Større busvognmænd kan dog opnå en individuel rabataftale.

Den offentliggjorte rabatstruktur på Halsskov-Knudshoved overfarten anvendes dog sjældent i praksis, idet der findes særlige rabataftaler for organiserede busvognmænd. Det skønnes, at 90-95 pct. af vognmændene er organiserede.

Turistvognmændenes Landsforening har oplyst, at en vognmand, der er medlem af foreningen, får en fast rabat på minimum 10 pct. Derudover får foreningen 3-4,5 pct. af medlemmernes omsætning ved færgetransport, som følge af at foreningen garanterer for Scandlines A/S tilgodehavender hos medlemmerne. Hovedparten heraf går tilbage til medlemmerne. De store vognmænd, der udgør ca. 50 pct. af medlemmerne i Landsforeningen (målt på omsætning), får en fast rabat på 15 pct.

Turistvognmændenes Landsforening har oplyst, at der udover de nævnte rabatter ikke ydes særrabatter i et omfang, der gør det relevant, at de inddrages i kortlægningen af de nuværende faktiske priser.

**Table 3.3. Gennemsnitlig antal passagerer pr. bus.**

Antal passagerer pr. bus	Antal ture/ busser	Passagerer i alt	Antal passagerer pr. bus pct. fordeling
0	36	0	0
20	179	3580	36
26	10	259	3
27	8	215	2
28	7	186	2
29	8	222	2
30	10	299	3
31	8	248	3
32	5	170	2
33	8	252	3
34	7	238	2
35	10	349	4
36	4	144	1
37	4	148	1
38	5	177	2
39	3	104	1
40	2	80	1
41	4	164	2
42	5	223	2
43	4	172	2
44	3	147	1
45	3	120	1
46	5	214	2
47	9	407	4
48	4	192	2
49	6	294	3
50	4	200	2
51	0	0	0
52	5	242	2
53	0	0	0
54	0	0	0
55	0	0	0
56	5	261	3
57	0	0	0
58	0	0	0
59	0	0	0
60	9	559	6
I alt	378	9865	100
Gennemsnitlig antal passagerer pr. bus (tomme busser ikke medregnet):		29	

Anm.: De to udvalgte uger er i marts måned og juli måned. For at få et så dækkende billede vedrørende fordelingen af antal passagerer pr. bus er ugen i juli måned vægtet med faktoren 1,33, da bustrafikken i sommerperioden må formodes at være noget større.

Kilde: Scandlines A/S og A/S Storebæltsforbindelsen.

På den baggrund kan niveauet for rabatterne vurderes at ligge på 11-15 pct. Udvalget har ved beregningerne af de nuværende faktiske priser valgt at lægge en gennemsnitlig rabat på 13 pct. til grund.

Ved opgørelsen af bussernes **egne omkostninger til kørsel på forbindelsen** har udvalget lagt til grund, at alene de kørselsafhængige omkostninger skal indgå i beregningerne. Disse er defineret som omkostninger til brændstof samt dækslid, reparation og vedligeholdelse. Tallene herfor pr. kørt kilometer fremgår af Tabel 3.4., der bygger på oplysninger fra Turistvognmændenes Landsforening:

**Tabel 3.4. Bussernes egne omkostninger til kørsel på forbindelsen.**

	kr./km. ekskl. moms
Brændstof.....	1,28
Reparations- og vedligeholdelsesomkostninger.....	1,31
Samlede kørselsafhængige omkostninger.....	2,59

Anm.: Tabellen er baseret på information fra en vognmand med 21 busser. Opgørelsen er en gennemsnitsopgørelse over en 4-årig periode. Hver bus har i gennemsnit kørt 308.181 km./år og forbrugt 95.558 liter dieselolie. Reparations- og vedligeholdelsesomkostninger er 405.200 kr. (ekskl. moms) pr. år. Busserne kører 3,225 km./liter. Turistvognmænd bruger hovedsageligt ultralet diesel. Udgangspunktet er en literpris på 5,96 kr. Vognmændene har en rabat, der ligger på 0,78 kr. pr. liter. Købsprisen for vognmanden er herefter 5,18 kr. pr. liter inkl. moms eller 4,14 pr. liter ekskl. moms.

Kilde: Turistvognmændenes Landsforening.

Da længden af den faste motorvejsforbindelse er ca. 18 km., bliver de egne omkostninger ved en passage af forbindelsen knap 50 kr. (18 x 2,59 kr.) pr. bus.

Såfremt tallene i Tabel 3.2. kombineres med de forudsætninger, der er gjort for så vidt angår rabatter, egne omkostninger ved kørsel på den faste forbindelse samt fordelingen af passagerer, fås oplysningerne i Tabel 3.5. Det fremgår, at en beregnet faktisk pris der er

**Tabel 3.5. Beregnede nuværende faktiske priser for busser på Halsskov-Knudshoved overfarten, med fradrag for egne omkostninger til kørsel på den faste forbindelse, enkelttur, 1996-priser, ekskl. moms.**

Antal passagerer	Beregnet listepri	Rabat	Fradrag for egne omk. til kørsel	Beregnet faktisk pris
0	920	120	50	750
<26	1110	144	50	916
26	1152	150	50	952
27	1194	155	50	989
28	1236	161	50	1025
29	1278	166	50	1062
30	1320	172	50	1098
31	1362	177	50	1135
32	1404	183	50	1171
33	1446	188	50	1208
34	1488	193	50	1245
35	1530	199	50	1281
36	1572	204	50	1318
37	1614	210	50	1354
38	1656	215	50	1391
39	1698	221	50	1427
40	1740	226	50	1464
41	1782	232	50	1500
42	1824	237	50	1537
43	1866	243	50	1573
44	1908	248	50	1610
45	1950	254	50	1647
46	1992	259	50	1683
47	2034	264	50	1720
48	2076	270	50	1756
49	2118	275	50	1793
50	2160	281	50	1829
51	2202	286	50	1866
52	2244	292	50	1902
53	2286	297	50	1939
54	2328	303	50	1975
55	2370	308	50	2012
56	2412	314	50	2048
57	2454	319	50	2085
58	2496	324	50	2122
59	2538	330	50	2158
60	2580	335	50	2195
Vægtet gennemsnit:	1513	197	50	1223

Anm.: Den beregnede listepri tager udgangspunkt i de skønnede nuværende priser for busser i Tabel 3.2. Fra den beregnede listepri fratrækkes en skønnet gennemsnitlig rabat på 13 pct. og omkostningerne ved kørsel over forbindelsen. Herved fås en beregnet faktisk pris, der indeholder en pris pr. passager på 42 kr. x 0,87 = ca. 36,50 kr. De vægtede gennemsnit vises nederst i tabellen, hvor vægtene er den procentvise fordeling af antal passagerer pr. bus, jf. Tabel 3.3.

Kilde: Egne beregninger.

vægtet i forhold til det gennemsnitlige antal passagerer pr. bus (jf. Tabel 3.3.) er 1223 kr.

Udvalget vurderer herefter, at udgangspunktet for den politisk aftalte takstnedsættelse på 20 pct. bør være en gennemsnitlig pris før nedsættelsen på 1223 kr.

En alternativ metode til at beregne de nuværende faktiske takster ville være at indhente oplysninger om bruttoomsætning ved overførsel af busser i 1996, rabatter og antallet af overførte busser.

Udvalget har været i kontakt med Scandlines A/S herom. Det har herved vist sig, at der er en række vanskeligheder med at få præcise og pålidelige tal til belysning af spørgsmålet. De modtagne tal og beregninger tyder imidlertid på, at en beregning af de nuværende takster efter denne metode vil give nogenlunde det samme resultat som den beregning, der fremgår af Tabel 3.5.

#### **4. Momsreglerne for busser**

Momsreglerne ved overførsel af busser på færger tager udgangspunkt i, at indenlandsk varetransport er momsbelagt, hvorimod passagertransport er fritaget for moms. Derfor sker der et fradrag i listepriisen for en tom bus svarende til 2 gange billetprisen for landgangspassagerer, hvor de 2 repræsenterer chaufføren og dennes afløser. Derefter tages der moms af den således korrigerede billetpris. For 1996 udgjorde momsen således et fast beløb på 195 kr. pr. bus uanset antallet af passagerer.

Udvalget har forespurgt Skatteministeriet, hvorledes momsreglerne vil være for de takster, der skal betales for bussers benyttelse af den faste Storebæltsforbindelse.

./.

Skatteministeriet har svaret i brev af 22. januar 1997, der vedlægges som bilag 1.

Det fremgår, at der vil skulle svares fuld moms af brotaksterne, idet disse ikke betragtes som en transportydelse, men en passageret.

For turistkørsel medfører overgangen til at betale fuld moms af taksten for overfart ved Storebælt principielt ingen økonomisk forskel. Det skyldes, at selve turistkørslen er momspligtig, hvorfor den forhøjede moms ved passage af Storebælt kan medregnes til den indgående moms, som er fradragsberettiget i den udgående moms.

Derimod vil den højere moms medføre en belastning af rutekørsel, idet denne aktivitet ikke er momspligtig. Følgelig er der ingen udgående moms, som den forhøjede moms ved passage af Storebælt kan fradrages i.

Det aktuelle faktiske gennemsnitlige niveau for overfartsprisen udgør ca. 1200 kr. Hertil skal lægges moms på knap 200 kr. Såfremt dette prisniveau blev fastholdt på den faste forbindelse, ville momsbeløbet blive 300 kr. De ændrede momsregler vil dermed medføre en øget belastning for rutekørsel på godt 100 kr. pr. overfart ved uændrede priser. Efter fradrag af egne omkostninger til kørsel på forbindelsen og reduktion på 20 pct. falder beløbet til ca. 80 kr.

Såfremt turistkørsel og rutekørsel skulle have den samme (20 pct.) takstnedsættelse ville det i lyset af den ændrede momsopkrævning betyde, at taksterne for i øvrigt identiske busser (samme antal passagerer m.v.) skulle være forskellige for turistkørsel og rutekørsel. Dette har udvalget ikke fundet hensigtsmæssigt, hvorfor der er taget udgangspunkt i, at nedsættelsen på 20 pct. skulle gælde for turistkørsel.

## **5. Modeller til udformning af bustakster på den faste forbindelse over Storebælt.**

Udvalget har overvejet 3 forskellige modeller for bustaksterne, nemlig

- en fast grundtakst kombineret med en passagerafgift og en maksimumsafgift
- en ren passagerafgift kombineret med en minimums- og en maksimumsafgift samt
- en enhedstakst.

I det følgende gennemgås disse modeller nærmere, idet det for hver af dem beskrives, hvorledes de vil kunne udformes under hensyntagen til opgaven at sikre en nedsættelse af bustaksterne med 20 pct.

Udvalget har undersøgt om en ændring af bustaksterne vil nødvendiggøre justering af taksterne for minibusser<sup>1</sup>. Udvalget finder ikke at der er behov herfor. Eksempelvis vil passage med en minibus med 17 voksne personer koste 680 kr. ekskl. moms med en passagerafgift på 30 kr. En bus med 17 personer vil koste 730 kr., jf. afsnit 5.2. nedenfor.

### **5.1 Fast grundtakst kombineret med en passagerafgift og maksimumsafgift**

Denne model er inspireret af den udformning af bustakstsystemet, der er indeholdt i bemærkningerne til lovforslaget om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. den nærmere omtale i afsnit 1.

Ved beregningerne af denne model har udvalget lagt til grund, at nedsættelsen på 20 pct. skulle gælde for den (vægtede) gennemsnitspris. Dette resultat vil imidlertid kunne opnås ved en i princippet uendelig stor mængde af kombinationer af den faste grundtakst, passagerafgiften og maksimumsprisen.

Udvalget har derfor valgt at lægge de passagerafgifter og den maksimumspris, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, til grund for denne model, men har justeret den faste grundtakst på 704 kr., således at der opnås en gennemsnitlig takstnedsættelse på 20 pct.

---

<sup>1</sup> Disse takster er inkl. moms i bemærkningerne til L 97 angivet til 300 kr. for en minibus indtil 12 personer og til 400 kr. for en minibus indtil 17 personer. Hertil kommer, at der for passagerer udover 5 skal betales takst som for buspassagerer.

Resultatet af beregningerne fremgår af Tabel 5.1.1. Det ses, at den faste grundtakst må sættes til 370 kr. Passagerafgiften fastsættes til 24 kr. for voksne og 12 kr. for børn.

**Tabel 5.1.1. Eksempel på bustakster udformet ved en model med fast grundtakst kombineret med en passagerafgift, enkelt-tur, 1996-priser, ekskl. moms.**

Antal passagerer	Beregnet nuværende faktiske pris, jf. Tabel 3.5.	Pris efter 20 pct. takstnedsættelse	Forskel, kr.	Forskel, pct.
0	750	370	-380	-51
5	916	480	-436	-48
10	916	590	-326	-36
15	916	700	-216	-24
20	916	810	-106	-12
25	916	920	4	0
30	1098	1030	-68	-6
35	1281	1140	-141	-11
40	1464	1250	-214	-15
45	1647	1360	-287	-17
50	1829	1470	-359	-20
55	2012	1580	-432	-21
60	2195	1690	-505	-23
Vægtet gennemsnit:	1223	1023	-244	-20

Anm.: Passagerafgiften fås på følgende måde: 24 kr. x 0,85 + 12 kr. x 0,15. De 0,85 er en skønnet andel for voksne og de 0,15 er en skønnet andel for børn.

Kilde: Egne beregninger.

## **5.2. Ren passagerafgift kombineret med en minimums- og maksimumsafgift.**

Med udgangspunkt i de nuværende faktiske priser, jf. Tabel 3.5., er der i Tabel 5.2.1. vist en beregning, hvorefter alle priser reduceres med 20 pct.



**Tabel 5.2.1. Eksempel på bustakster udformet ved en model med ren passagerafgift kombineret med en minimums- og maksimumsafgift, enkelttur, 1996-priser, ekskl. moms.**

Antal passagerer	Beregnet nuværende faktiske pris, jf. Tabel 3.5.	Pris efter 20 pct. takstnedsættelse	Forskel, kr.	Forskel, pct.
0	750	600	-150	-20
5	916	730	-186	-20
10	916	730	-186	-20
15	916	730	-186	-20
20	916	730	-186	-20
25	916	730	-186	-20
30	1098	880	-218	-20
35	1281	1030	-251	-20
40	1464	1180	-284	-19
45	1647	1330	-317	-19
50	1829	1480	-349	-19
55	2012	1630	-382	-19
60	2195	1780	-415	-19
Vægtet gennemsnit:	1223	984	-248	-19

Anm.: Passagerafgiften i modellen fastsættes til 30 kr. for voksne og 15 kr. for børn, hvilket fremkommer på følgende måde: Den beregnet nuværende faktiske pris pr. passager er ca. 36,50 kr., jf. anm. til Tabel 3.5. Herfra fratrækkes for en 20 pct. takstnedsættelse, hvilket giver en passagerafgift på godt 29 kr. Med lidt afrunding passer dette med de 30 kr. for voksne og 15 kr. for børn.

Kilde: Egne beregninger.

Såfremt denne model vælges fremgår det, at passagerafgiften skal fastsættes til 30 kr. for voksne og 15 kr. for børn, minimumsprisen til 730 kr. og maksimumsprisen til 1780 kr. Endvidere må prisen for en tom bus fastsættes til 600 kr.

### 5.3. En enhedstakst

Det fremgår af Tabel 3.5., at den nuværende faktiske gennemsnitspris udgør 1223 kr. Med en nedsættelse på 20 pct. skulle en enhedspris fastsættes til 980 kr. (afrundet).

## **6. Udvalgets forslag til bustakster på den faste forbindelse over Storebælt.**

### **6.1. Generelle overvejelser**

For det første skal det fremhæves, at det er forbundet med en vis usikkerhed at beregne de nuværende faktiske takster, og dermed udgangspunktet for nedsættelsen på 20 pct. for bustransport. Hertil kommer, at der jævnligt sker ændringer i udformningen af bustakstsystemer på færgeruterne, hvorfor det valgte år (1996) ikke nødvendigvis er fuldstændig repræsentativt for priserne for overførsel af busser. Endvidere bygger beregningerne på det mønster for bustransporten, der har kunnet observeres i 1996 for såvidt angår antal passagerne i busserne og type bustransport (turistkørsel og rutekørsel). Med åbningen af den faste forbindelse kan dette mønster meget vel ændres.

For det andet finder udvalget, at det ved valg af takstsystem er vigtigt at have sig de praktiske forhold omkring opkrævningen for øje. Her vil en enhedstakst være klart at fortrække, idet det vil muliggøre at busser kan behandles på linie med alle andre køretøjer og dermed at der kan ske automatisk betaling for busser. Det vil dog ikke være umuligt at opkræve betaling pr. passager, også fordi antallet af busser, der forventes at passere den faste forbindelse, må antages at blive beskedent i forhold til antallet af andre køretøjer. I praksis vil det betyde, at alle busser vil skulle forbi en bemandet betalingsboks. Selve betalingen bør dog kunne klares på ganske få minutter, da chaufføren vil kunne aflevere en seddel med de nødvendige oplysninger til brug for beregningen af betalingen i boksen. Det kan blive nødvendigt at foretage en vis stikprøvekontrol med, at de afgivne oplysninger er korrekte.

For det tredje må det - særligt i relation til rutekørsel - tages i betragtning, at der fra 1999 kan blive tale om, at betalingen fra Bane styrelsen til A/S Storebælt delvist bliver afhængig af antallet af tog-

rejser over Storebælt. Der vil således indirekte blive tale om en afgift pr. togpassager<sup>2</sup>. Hensynet til at opnå ensartede konkurrencemæssige vilkår for togtransport og bustransport taler for en passagerafgift for busser forudsat at taksten for togtransport og bustransport bliver nogenlunde den samme.

Det bemærkes, at aldersgrænsen for betaling af børnetakst i bemærkningerne til L 97 er angivet til at være til og med 11 år. Det er den samme afgrænsning, som generelt gælder i den kollektive trafik.

Det planlægges, at børnetakst i den kollektive trafik fremover vil skulle gælde til og med 14 år. Udvalget finder det naturligt, at aldersgrænsen for, hvornår der skal opkræves børnetakst ved bussers benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt, fastsættes tilsvarende. De økonomiske konsekvenser heraf vil være marginale.

## **6.2. Udvalgets forslag**

Udvalget finder, at valget af bustakstsystem bør stå mellem enten et system med en ren passagerafgift kombineret med en minimums- og en maksimumsafgift eller en enhedstakst.

Derimod kan udvalget ikke anbefale den model, der indeholdt i bemærkningerne til L 97, nemlig en fast grundtakst kombineret med en passagerafgift og en maksimumsafgift. Som det fremgår af afsnit 5.1. foran vil en 20 pct. takstnedsættelse med denne model indebære, at grundtaksten skal meget langt ned, hvorfor man ligeså godt kan gå over til et system med en ren passagerafgift.

---

<sup>2</sup> I følge lovforslag L 97 afregner Banestyrelsen med A/S Storebæltsforbindelsen for den afgift, der opkræves af jernbaneoperatørerne. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at Banestyrelsen til A/S Storebæltsforbindelsen skal betale henholdsvis 84 og 129 mill. kr. i 1997 og 1998 og derefter et beløb på ca. 525 mill. kr. i år 1999 og 2000. Betalingen kan fastsættes som en variabel og fast del (afgift) for benyttelsen af forbindelsen til henholdsvis passager- og godstransport.

En enhedstakst har klare fordele, men har den betydelige ulempe at der hermed ikke vil være ensartede konkurrencemæssige vilkår for de forskellige former for kollektiv transport via den faste forbindelse.

Udvalget skal herefter *anbefale*, at takstsystemet udformes med en passerafgift kombineret med en minimumsafgift og en maksimumsafgift (og en særlig sats for en tom bus). Udvalgets beregninger viser, at for at opnå en nedsættelse af bustaksterne på 20 pct. vil der skulle fastsættes følgende takster (i 1996 priser), ekskl. moms:

Pris pr. voksen passager.....	30 kr.
Pris pr. barn (4-14 år).....	15 kr.
Minimumspris.....	730 kr.
Maksimumspris.....	1780 kr.
Pris for tom bus.....	600 kr.

Afslutningsvis skal der dog endnu en gang gøres opmærksom på, at der er en vis usikkerhed i de beregninger, der fører til ovennævnte resultat.