

## Begrundelse

Der henvises igen til begrundelsen for spørgsmål nr. S 931 og til ministerens tidligere udtalelse om, at »jeg mener umiddelbart ikke, det er urealistisk at antage, at de fleste mennesker møder enten klokken 7, 8 eller 9 om morgenen«.

Ministerens har dermed leveret en god begrundelse for at bevare forbindelsen til mødetid klokken 9 i Thisted.

Spørgeren undrer sig dog over, at Arriva i dette tilfælde øjensynlig – ifølge ministerens svar på spørgsmål nr. S 931 – kan begrunde den forringede betjening alene i »den måde, det rullende materiel udnyttes på Thybanen«, altså i utilstrækkeligt togmateriel.

Hvis man antager, at Arriva udnytter sit rullende materiel optimalt, er problemet åbenbart, at der ikke er nok af det rullende materiel, når man på den baggrund ikke kan tilbyde en togafgang, som erstatter den nuværende togbusbetjening til mødetid klokken 9 i Thisted.

Ministerens har tidligere i besvarelsen af spørgsmål nr. S 1414 (2. samling, 2001-02) givet udtryk for, at antallet af togsæt ikke er en kontraktlig forpligtelse. Ministerens udtalte ved den lejlighed, at »Arriva er ikke kontraktligt forpligtet til at indsætte et bestemt antal togsæt.« Hvis det fortsat er korrekt, at mængden af togmateriel ikke er en kontraktlig forpligtelse, efterlyses andre argumenter for forringelsen end manglende togmateriel.

## Svar (8/1 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det er op til ARRIVA at afgøre, hvor meget materiel der skal til for at overholde kontraktens bestemmelser med hensyn til bl.a. togenes frekvens, tidligste og seneste afgang, samlet togkilometerproduktion, myldretidsbetjening, siddepladskapacitet o.s.v.

Jeg kan konstatere, at ARRIVA's betjeningsomfang for 2003 opfylder de kontraktlige forpligtelser, hvorfor der ikke på denne baggrund vil være grundlag for at kræve flere tog indsat. Der vil således heller ikke være behov for yderligere materiel.

## Spm. nr. S 1198

Til økonomi- og erhvervsministeren (19/12 02) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren bekræfte, at forventningerne til kulbrintebeskatningens virkning på den samlede beskatnings størrelse var, at der kunne opnås en marginalbeskatning på 70 pct. ved økonomisk gunstige energipriser, og at dette betyder, at såvel staten som koncessionshaver ved kulbrintebeskatningens indførelse må anses at have berettigede forventninger om en samlet beskatning på 70 pct., når olieprisen er høj?«

## Begrundelse

I ministerens svar på spørgsmål nr. S 1042 omtales berettigede forventninger til de skatteforhold, der er knyttet til en allerede erhvervet koncession. Ifølge »Rapport fra Kulbrintebeskatningsudvalget«, Skatteministeriet oktober 2001, er den særlige kulbrintebeskatning på 70 pct. af ekstraordinære høje indtægter.

## Svar (9/1 03)

**Økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen):**

Jeg forelagt spørgsmålet for skatteministerens, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget (L38) om indførelse af den gældende kulbrinteskate i 1982, at den daværende royalt på 8,5 pct., en selskabsskattesats på 40 pct. og kulbrinteskattesatsen på 70 pct. medførte en samlet marginalbeskatning på 83,5 pct., såfremt selskabet var i kulbrinteskateposition. Var selskabet ikke i kulbrinteskateposition, var den samlede marginalbeskatning derimod 45,1 pct.

På baggrund af det nuværende fortjenestelement/dispensationsafgift på 5 pct., en selskabsskattesats på 30 pct., en kulbrinteskattesats på 70 pct. og statsdeltagelse på 20 pct. vil den samlede marginalbeskatning for nye koncessionshavere i dag være 84 pct., såfremt de er i kulbrinteskateposition. Uden for kulbrinteskateposition vil den samlede marginalbeskatning være 46,8 pct.

Det skal hertil fremhæves, at der i Kulbrintebeskatningsudvalgets rapport, betænkning nr. 1408, om en neutral kulbrinteskate ikke blev fore-