



MINISTEREN

Dato 15. oktober 2007
J. nr. 004-U18-230

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 25. september 2007 stillet mig følgende spørgsmål 396 og 397 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 396:

"Idet DSB og Arriva årligt modtager en kompensation på mindst 100 mio. kr., formentlig over 200 mio. kr., til dækning af sociale rabatter, som ydes på billetter til særlige grupper, bedes ministeren oplyse, om ministeren mener, at det er foreneligt med lige konkurrencevilkår, at de privatdrevne fjernbusser/ekspresbusser ikke modtager kompensation for transport af de samme særlige grupper?"

Svar:

Jeg lægger til grund, at der med spørgsmålene sigtes til det bloktilskud på 101 mio. kr., der i 2007 overføres til DSB fra Transport- og Energiministeriet, jf. aktstykke nr. 156 den 11. juni 2007.

Som det fremgår af aktstykke nr. 156 den 11. juni 2007, skal bloktilskuddet, der overføres til DSB, bruges til, at jernbaneoperatører på det danske jernbanenet yder rabatter til pensionister, førtidspensionister, personer med handicap samt unge.

Af aktstykket fremgår endvidere, at en del af tilskuddet skal videreføres til Arriva og eventuelle andre operatører på det statslige jernbanenet, og at rabatkravene til DSB og Arriva er fastsat i trafikkontrakterne og tillægskontrakterne mellem henholdsvis DSB og Arriva og Transport- og Energiministeriet.

Det er vurderingen, at denne tilskudsordning er fuldt forenelig med EU-retten.

EF-traktatens artikel 73 og en række rådsforordninger giver mulighed for, at medlemsstaterne på transportområdet yder godtgørelse for visse omkostninger, der har sammenhæng med pålæggelsen af offentlig serviceforpligtelser. Efter EU-retten tilkommer der medlemsstaterne et vidt skøn både mht. at fastlægge, hvilke aktiviteter der skal udøves som offentlig service, og mht. at fastlægge de konkrete forpligtelser, som pålægges de virksomheder, der udøver de pågældende aktiviteter.



Her i landet er der en fast tradition for, at fjerntrafik kun for togdriftens vedkommende udføres som offentlig servicetrafik. Dette politiske valg ligger efter min opfattelse inden for rammerne af det vide skøn, der tilkommer medlemsstaterne i relation til pålæggelse af forpligtelser til offentlig service.

Når medlemsstaterne pålægger transportvirksomheder offentlig serviceforpligtelser, kan de kompensere virksomhederne for de merudgifter, de derved bliver pålagt.

EU-retten pålægger derimod ikke medlemsstaterne at yde en tilsvarende betaling til virksomheder, der på rent kommercielt grundlag vælger at udføre aktiviteter, der er i konkurrence med de aktiviteter, der udføres som offentlig servicevirksomhed. Tværtimod vil en sådan driftsstøtte til rent kommercielle virksomheder, der ikke udfører offentlig service, normalt være i strid med statsstøttere reglerne.

De EU-retlige regler om kompensation for offentlig serviceforpligtelser indebærer, at man ikke kan sammenligne konkurrencevilkårene for henholdsvis fjerntrafik udført som offentlig servicetrafik og fjernbustrafik udført på kommercielle vilkår.

DSB og Arriva er ifølge trafikkontrakterne og tillægskontrakterne pålagt at køre togtrafik, og DSB og Arriva modtager kontraktbetaling for at udføre denne forpligtelse. DSB og Arriva er forpligtiget til at udføre denne togtrafik over hele landet, og de er underlagt krav mht. betjeningsomfang, kvalitet, billetpriser osv.

Blandt de krav, DSB og Arriva er underlagt, indgår kravet om at yde rabat til unge med et ungdomskort (Wildcard eller 4U-kort), handicappede, førtidspensionister og pensionister. Disse rabatter gives på alle rejser, der krydser de gamle trafikselskabsgrænser, uanset hvor i landet man bor. Rabatterne er dermed ikke afhængige af, om en privat busvognmand har kommerciel interesse i at betjene en bestemt rute.

Kommercielle fjernbusselskaber er derimod ikke kontraktligt forpligtet til at udføre bustrafik, men gør det ud fra kommercielle overvejelser. Netop fordi de ikke er underlagt krav til billetpriser, betjeningsomfang, bestemte rabatter eller betjening af fastlagte strækninger, kan vognmændene frit fastsætte billetpriserne og kan vælge at lukke en rute, hvis den ikke er lønsom.

Det er derfor vurderingen, at det hverken kan anses for at stride mod almindelige principper om lige konkurrencevilkår eller mod EU-retten, når der ydes togselskaberne betaling som kompensation for, at de af sociale grunde har pligt til at tilbyde visse befolkningsgrupper særligt lave takster, uanset at andre transportselskaber - f.eks. fjernbusselskaber og flyselskaber - ikke modtager



nogen betaling, der kan anvendes til nedsættelse af billetpriserne for de samme persongrupper.

Side 3/3

Spørgsmål nr. 397:

"Er den i foregående spørgsmål nævnte ulige konkurrence foreneligt med EU-retten?"

Svar:

Jeg henviser til mit svar på TRU 396.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen