

PLESNER

Danske Busvognmænd
Sundkrogsgade 13
2100 København Ø
Att.: Steen Bundgaard

PLESNER SVANE GRØNBORG
ADVOKATFIRMA

AMERIKA PLADS 37
2100 KØBENHAVN Ø
TLF +45 33 12 11 33
FAX +45 33 12 00 14

WWW.PLESNER.COM
GHO@PLESNER.COM

10. oktober 2007

70039806 GHO/MBU

Afgiftsgodtgørelse for motorbrændstoffer

Kære Steen Bundgaard

Jeg henviser til vort møde d.d. vedrørende problemstillingen om en eventuel "kompensationsmodel" for de kommercielle busvognmænd i anledning af ophævelsen af afgiftsgodtgørelse for motorbrændstoffer til busser, der anvendes til lokal offentlig passagerbefordring.

Nedenfor i afsnit 2 følger min foreløbige vurdering af, hvorvidt den drøftede model relaterende til sociale kørselsordninger er forenelig med statsstøttere reglerne.

1 Lovforslagets kompensationsmodel

Indledningsvist finder jeg imidlertid anledning til at kommentere det i lovforslag *om ændringer af forskellige afgiftslove*, anførte om, at trafik, der drives i henhold til kontrakt, kan kompenseres over bloktilskuddet, mens det uden videre afvises at være foreneligt med statsstøttere reglerne at kompensere trafik, der drives for egen regning og risiko. Dette forekommer problematisk.

Det kan således efter min opfattelse ikke umiddelbart afvises, at Kommissionen vil være betænkelig overfor en kompensationsmodel for kontraktkørsel, der kan forringe konkurrencesituationen væsentligt for de kommercielle vognmænd.

Det er muligt, at de kontrakter, der er efter licitation er indgået, *kontraktretligt og udbudsretligt* indebærer, at kontraktkørsel kan og skal kompenseres i en situation som den foreliggende, og at Kommissionen i lyset heraf og henset til, at der vil være tale om en over-

gangsordning, indtil disse kontrakter udløber, isoleret set vil acceptere en sådan ordning. Kommissionen bør dog i den forbindelse gøres bekendt med, at denne kompensationsmodel indebærer, at der er andre busvognmænd, som derved stilles væsentligt ringere i konkurrencen, og at det derfor er nødvendigt at finde en løsning for de kommercielle busvognmænd i denne "overgangsperiode".

Det er i den forbindelse væsentligt, at disse kommercielle busvognmænd driver ruter, der indgår som en integreret del af den kollektive trafik. Disse kan således ikke, uden at det får konsekvenser for afviklingen af den kollektive trafik, undværes, og dermed bliver grænsen mellem kontraktkørsel og kommerciel kørsel mindre tydelig.

Yderligere forekommer det problematisk, at diesel til togdrift fortsat kan fritages for afgift, idet togdriften i Danmark er i direkte konkurrence med de busruter, der ikke længere har ret til afgiftsfrihed. Dette bør ligeledes foreholdes Kommissionen.

2 Sociale kørselsordninger

For så vidt angår den drøftede løsning om udvidelse af sociale kørselsordninger bemærkes, at denne løsning reelt er helt uafhængig af afgiftsfritagelsen, og det forhold, at denne model i givet fald overvejes og præsenteres i forbindelse med ophævelsen af afgiftsfritagelsen principielt er uden betydning for vurderingen af dennes lovlighed.

Denne model udgør således reelt ikke en egentlig og direkte kompensation for afgiftsfritagelsen. Denne model er i øvrigt ikke tilstrækkelig til at dække det tab, som de kommercielle busvognmænd lider.

Modellen indebærer som drøftet, at staten pålægger den kommercielle rutetrafik lignende forpligtigelser og lignende kompensation som DSB til at tilbyde bestemte prisbetingelser til fordel for bestemte grupper af rejsende herunder børn, unge, studerende, ældre og værnepligtige, dvs. de såkaldte "sociale kørselsordninger".

I sagen C-280/00 *Altmark Trans* fastslog EF-domstolen, at støtteforanstaltninger, som udgør godtgørelse for visse forpligtigelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjeneste, er foreneligt med traktaten og kun skal bedømmes efter EF-traktatens regler om statsstøtte, hvis TEF art. 73 og Rådets forordning 1191/69 ikke finder anvendelse.

Umiddelbart forekommer det, at forordning 1191/69 tillader en medlemsstat at indgå kontrakter om offentlig tjeneste med en transportvirksomhed med henblik på at tilbyde bestemte prisbetingelser til fordel for bestemte grupper af rejsende. Der er således mulighed for at kompensere for udgifter til befordring af bestemte grupper af rejsende til bestemte priser, såfremt der bliver indgået en kontrakt på de betingelser, som fremgår af forordningens afdeling V.

Såfremt forordningen ikke finder anvendelse, fastslår EF-domstolen, at det følger af fast retspraksis, at en statslig foranstaltning kun betragtes som en statsstøtte i Traktatens forstand, hvis den anses for en "fordel", der tildeles den begunstigede virksomhed. EF-domstolen fremhæver videre, at der ikke er tale om en "fordel", når en statslig økonomisk foranstaltning må betragtes som en kompensation, der er vederlag for de ydelser, som de begunstigede virksomheder leverer til opfyldelse af forpligtigelser i offentlig tjeneste.

EF-domstolen fremhæver 4 betingelser, der skal være opfyldt, for at en sådan kompensation i det enkelte tilfælde kan falde uden for begrebet statsstøtte.

For det første skal den pågældende virksomhed faktisk være pålagt at opfylde forpligtigelser til offentlig tjeneste, og disse skal være klart defineret.

For det andet skal de kriterier, der vil være grundlag for beregningen af kompensation, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

For det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtigelserne til offentlig tjeneste.

For det fjerde skal kompensationens størrelse, når udvælgelsen sker uden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitlig transportvirksomhed måtte bære.

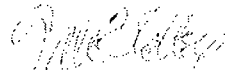
Såfremt den danske stat tildeler kompensation til den kommercielle rutetrafik for en pålagt forpligtigelse til at tilbyde bestemte prisbetingelser til fordel for bestemte grupper af rejsende efter disse 4 betingelser, vil kompensationen falde uden for statsstøttereglerne i Traktaten. Denne model skal således ikke notificeres og forudsætter ikke Kommissionens tilladelse.

Som nævnt ovenfor er denne model principielt ikke en kompensationsmodel for den ophævede afgiftsfritagelse. Dette forudsætter imidlertid, at der er tale om en reel kompensation for en forpligtelse til at foretage "social kørsel", og at denne forpligtelse således ikke indføres "pro forma". I så fald vil der være tale om en (skjult) kompensation for ophævelsen af afgiftsfritagelsen, og dette vil skulle bedømmes efter statsstøtteregele.

Jeg har fået oplyst, at Trafikministeriet allerede behandler en klage over, at det alene er udvalgte operatører, der er pålagt forpligtelser til at transportere visse passagergrupper gratis eller til reduceret pris, da dette isoleret set forvrider konkurrencen om disse passagerer, og at det strider imod intentionerne om forbrugerens frie valg. Den nu foreliggende problemstilling om ophævelsen af afgiftsfritagelsen er - selvom den principielt er uden sammenhæng hermed - endnu en anledning til at overveje denne ordning.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, står jeg naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen



Gitte Holtsø

advokat, juniorpartner

Dieselolieafgift

Bortfaldet af undtagelserne i bilag til energibeskatningsdirektivet er det, der ligger til grund for det kommende lovforslag.

For busbranchen drejer det sig om ca. 500 mio. året.

For al rutekørsel der sker efter kontrakt med offentlig myndighed, er der fundet en løsning. DUT.

For fjernbuskørsel, hvor vognmanden kører uden kontrakt med offentlige myndigheder, lægger lovforslaget ikke op til en løsning.

Fjerritslev-København, Aalborg-København, Silkeborg-København, Aarhus-København, Frederikshavn-Esbjerg, Aalborg-Odense, København-Malmø og København-Bornholm.

København-Malmø lukkes fra 1.januar. 10 chauffører afskediges. På ruterne fra Jylland til København lukkes yderpunkterne ned og 2 chauffører er afskediget.

Løsning:

Energibeskatningsdirektivet rummer i § 18 overgangsordninger, der rækker ud over 1.1.2008 for 11 medlemslande (men ikke Danmark). Hvorfor optræder Danmark ikke blandt de lande der har sådanne overgangsordninger? Et kriterium for sådanne overgangsordninger er, at dieselolien anvendes til "lokal offentlig passagerbefordring (herunder taxier)". Spanien har således frem til 2012 en ordning, hvorefter Spanien kun beskatter dieselolie til rutebusser og *taxier* med minimussatsen (2,26 kr. i stedet for 3,42 kr.) Danmark kan fortsat få en sådan ordning for fjernbusvognmænd, jfr. § 5.

Det andet led i en løsning for fjernbusvognmænd er at åbne op for, fjernbusvognmænd på samme måde som DSB får adgang til at udføre

sociale kørselsordninger. Det drejer sig om børn, unge studerende pensionister og værnepligtige.

I vedlagte responsum fra advokatfirmaet Plesner, har advokat Gitte Holtsø, som er specialist i statsstøtteregler, bekræftet at der kan laves en model, hvorefter de 3 fjernbusvognmænd efter indgåelse af en kontrakt med staten, lovligt kan ligestilles med DSB i forhold til at transportere ovennævnte personkategorier, jfr. Forordning 1191/69 og Altmark-sagen.

Endelig henledes opmærksomheden på, at der verserer en klagesag fra de 3 fjernbusvognmænd ved EF-Kommissionen. En klage der vedrører vognmændenes konkurrencesituation til DSB. Det vil naturligvis kun gøre ondt værre i denne konkurrencesituation, såfremt disse vognmænd ikke opnår nogen kompensation for dieselolieafgiftsrefusionens bortfald. Det ville af den årsag være naturligt, at den danske regering drøftede en dispensation for disse vognmænd indtil klagesagen er færdigbehandlet.

Fjernbuskørsel

Skatteudvalget har d.d. bedt om yderligere oplysninger, vedrørende de 3 fjernbusvognmænds ruter:

Abildskou driver en række ruter fra Jylland til Sjællands Odde, Holbæk, Roskilde og København (Valby station og Københavns lufthavn). Ruterne går over Kattegat med Molslinien, hvor Abildskou er rederiets største kunde. Ruterne i Jylland er følgende:

Fjerritslev-Løgstør-Års-Hobro-Randers-Rønde-Ebeltoft. Dette "ben" er varslet lukket fra 1.1.2008. Fra Fjerritslev, Løgstør, Aars og Hobro transporteres årligt 16.000 via 2 daglige dobbeltture, svarende til 11 personer pr. afgang. Der eksisterer ikke en alternativ togbetjening til disse passagerer. Randers vil fortsat blive betjent og der er 20.000 passager årligt.

Thisted-Nykøbing Mors-Skive-Viborg-Ans. Dette "ben" reduceres fra to til en daglig dobbelt tur. For passagerne er der kun et togalternativ, der er væsentlig længere om at nå København på grund af flere togskifte undervejs. Der betjenes årligt 35.000 passagerer på denne rute.

Århus-København er den helt centrale del af ruterne. Her betjenes 170.000 passagerer årligt. En stor del af disse er unge og studerende. På de store rejsedage er der tale om, at DSB ikke er noget brugbart alternativ, idet der er udsolgt.

Grenå/Ebeltoft, der betjenes via Ebeltoft-Odden befordrer 60.000 passagerer årligt, mens Aalborg-København er faldet til 40.000 passagerer årligt efter Sterling har åbnet sin flyrute til København.

Den kan oplyses, at Abildskou A/S i 2006 havde et driftsunderskud på kr. 22.000.

Gråhundbus transporterer årligt 390.000 passagerer. Den største rute er mellem København og Bornholm, der tegner sig for 235.000. Ruten har

været drevet i 25 år og er i dag Bornholms vigtigste bindeled til det øvrige Danmark. Ruten går via Ystad og på strækningen fra København til Ystad transporterer bussen 3 gange så mange passagerer som DSB. Bussens køreplan er helt og fuldt indrettet efter Bornholmstrafikkens sejlplan og der er betjening til og fra Ystad til alle færgeafgange til og fra Bornholm.

Ruten mellem København og Malmø er også en ældre rute. Den har imidlertid først fået rigtig betydning efter broens åbning i 2000. Ruten nåede sidste år 125.000 passagerer. Det har fået Gråhundbus til i år at indsætte yderligere 4 ledbusser og køre 1/2-times drift i perioder. Såfremt der ikke findes en løsning på problemet med dieselolieafgiften vil ruten lukke helt fra 1. januar 2008 og de 10 chauffører vil blive afskediget.

I et samarbejde med Malmø Lufthavn drives ruten fra København til Malmø Lufthavn. Der er 20.000 passagerer årligt, men i klar vækst. Denne rute forventes ligeledes lukket ved årets udgang.

Endelig drives ruten til Berlin i samarbejde med en tysk operatør. Gråhundbus står for driften mellem København og Gedser og der befordres årligt 10.000 passagerer.

Thinggaard Express er den 3. og sidste operatør. Han driver dels en gammel rute mellem Frederikshavn og Esbjerg samt en nystartet rute mellem Aalborg og Odense. Ruterne har henholdsvis 60- og 10.000 passagerer årligt. Ruterne drives i åbenlys konkurrence med DSB, delvis på DSB's hovedstrækning. Thinggaard Express har et indgående samarbejde med X-busserne i Jylland (Regionernes fjernbusnet) og en kompensation bør kunne findes inden for dette regi.