

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 compensation, 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 compensation 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 compensation, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

For det tredje må compensationen 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 compensationens 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 compensation 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 compensationen 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 statsstøttere reglerne.

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