

DANSKE BUSVOGMÆND

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

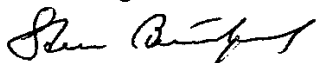
Dato 26.09.2007
Deres ref.
Vores ref. k-4351/64 sb

Foretræde

Med henvisning til vedlagte høringsvar afgivet af Danske Busvognmænd til Skatteministeriet vedrørende udkast til lovforslag om ændring af diverse afgiftslove, skal Danske Busvognmænd herved anmode om foretræde for Trafikudvalget.

Til udvalgets orientering fremsendes endvidere den pressemeddelelse som forening har udsendt i forbindelse med lovudkastet.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard

Lukning truer danske fjernbusser

Danske Busvognmænd har fra Skatteministeriet modtaget udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove. Udkast binder i, at Danmark fra 1.1.2008 skal bringe sin lovgivning i overensstemmelse med EU-retten. Det for busvognmænd relevante er den refusion som i dag gives af dieselolie- og CO2-afgiften og momsen heraf bortfalder ved årets udgang.

Det er vigtigt at tage udgangspunkt i, at ordningen om fuld refusion af disse afgifter til busser, der udfører rutekørsel, er et emne, der alle dage har været bred politisk enighed om. Det er vores opfattelse, at det fortsat er situationen. Alt andet vil være et brud med en 100-årig tradition om ikke at forskelsbehandle mellem rutekørsel, der udføres efter kontrakt med det offentlige, eller der er tale om ikke-subsidierede ruter.

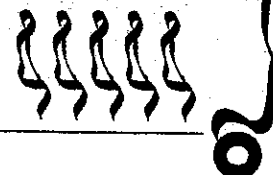
Der er store penge i spil for branchen. En foreløbigt opgørelse viser, at der samlet er tale om et årligt beløb på ca.500 mio. kr.. Det svarer gennemsnitligt til en 10 %'s omkostningsstigning for vognmanden. Lovforslaget lægger imidlertid kun op til at den rutekørsel der udføres efter kontrakt med en offentlig myndighed vil blive kompenseret. Det er ikke godt nok! Der bør og skal ske en fuld kompensation for al rutekørsel, der lever op til definitionen af rutekørsel i busloven.

Sådan som udkastet er udformet er der ikke lagt op til kompensation for fjernbuskørsel. På trods af, at denne kørsel er en væsentlig og integreret del af det kollektive trafiksystem i Danmark. Veldrevne og velfungerende ruter som København-Bornholm, Aalborg-København, Aarhus-København, Frederikshavn-Esbjerg og flere andre vil med dette udkast være lukningstruede. På trods af at de enkelte ruter har flere hundrede tusinder af passagerer hvert år.

Udkastet bliver endnu mere grotesk af, at der allerede verserer en klagesag ved EU-Kommissionen om netop denne fjernbuskørsel og den ulige konkurrence ruterne påføres af DSB. Denne ulige konkurrencesituation bliver kun yderligere forværret med det foreliggende ukast til lovændring.

Det er derfor af største vigtighed, at der politisk gribes ind allerede nu, inden lovforslaget fremsættes. Det helt afgørende er, at der bliver fundet et system som holder al rutekørsel, der udføres i overensstemmelse med den danske buslovs regler, skadesløs i forhold til de nye EU-regler.

Steen Bundgaard
(Tlf.26899565)



Skatteministeriet
Nicolai Eigtveds Gade 28
1402 København K

Dato 19. september 2007
Deres ref. 2007221-0001
Vores ref. k-4349/lr

Hørings svar: Ændring af diverse afgiftslove

Skatteministeriet har udsendt udkast til forslag til ændring af forskellige afgiftslove (Justeringer i afgiftslovgivningen af hensyn til EU lovmedholdelighed). Det fremgår, at der er tale om en teknisk høring, og at der ikke er taget endelig politisk stilling til lovforslaget.

Danske Busvognmænd skal hermed komme med bemærkninger til den del af udkastet, der vedrører bortfald af bestemmelserne Lov om mineralolieafgifter § 9 Stk. 7 og Lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter § 7, stk. 5 nr. 3. De to bestemmelser hjemler en godtgørelse for hhv. olieafgift og Co₂-afgift for dieselolie, der anvendes i motorkøretøjer til rutekørsel efter lov om trafikselskaber eller international rutekørsel efter Rådets forordning 684/92.

Helt overordnet finder Danske Busvognmænd, at regeringen bør fortsætte sit arbejde for, at der i energibeskatningsdirektivet og i dansk lovgivning bibeholdes en mulighed for at godtgøre dieselolie- og Co₂-afgifter for diesel anvendt i køretøjer, der benyttes til rutekørsel. Det nuværende afgiftssystem indgår som et væsentligt element i den samlede økonomi for buskørsel og medvirker til, at kollektiv trafik, skolebuskørsel, kørsel med patienter til genoptræning, kørsel med handicappede og mange andre former for almindelig og speciel rutekørsel kan foregå til en konkurrencedygtig pris for brugerne af den kollektive trafik, kommunale og regionale instanser og andre transportkøbere.

Nedenstående bemærkninger forudsætter dog, at forslagets lovændringer helt eller delvist gennemføres.

1. Resumé af Danske Busvognmænds synspunkter:

- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør alle busvirksomheder, der i kraft af det nugældende regelsæt er berettiget til en godtgørelse af energiafgifter modtage en kompensation for det økonomiske tab, de lider som følge af bortfaldet.
- Kommuner, regioner og trafikselskaber udgør de primære offentlige trafik købere, der økonomisk vil blive påvirket af den foreslåede lovændring. Ved udformningen af kompensationsmodellen over bloktilskuddet bør det sikres, at kompensationen omfatter både indkøb af kollektiv trafik (offentlig servicetrafik) og indkøb af andre handicap- og specialkørselsopgaver, som offentlige myndigheder er forpligtet til at varetage i henhold til forskellige lovgivning.

- Alle transportvirksomheder, der udfører almindelig eller speciel rutekørsel for staten, regionale, eller lokale myndigheder, trafikskaber eller andre offentligretlige organer bør sikres en regulering af deres kontraktbetaling, der fuldt ud modsvarer de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet af kompensationsordningen.
- Ved bortfald af godtgørelsesordningen bør det sikres, at offentligt tilgængelige busruter, der drives af busvognmænd uden offentlige subsidier (fjernbuskørsel), kompenseres for de merudgifter, de pålægges som følge af bortfaldet.

2. Hvilke personbefordringsaktiviteter påvirkes af den foreslåede lovændring?

I høringsnotatet tages der alene højde for lovforslagets konsekvenser for buskørsel i den kollektive trafik og den medfølgende risiko for prisstigninger på offentlig rutebiltransport. Det er uheldigt, idet en række andre aktiviteter også vil blive økonomisk påvirket af den foreslåede ændring.

Der gives i det følgende derfor et overblik over de berørte personbefordringsaktiviteter og kørselsordninger.

- A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikskaber*
- B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber*
- C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel*
- D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige*
- F. International rutekørsel*

2.A. Offentlig servicetrafik i medfør af Lov om trafikskaber

I medfør af Lov om trafikskaber § 5, stk. 1 varetager trafikskaberne bl.a. offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner

Efter § 5, stk. 3 kan trafikskabet varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning. Dette foregår i 4 af 5 trafikskaber i form af den såkaldte Koordinerede Kollektive Trafik, hvor et stort antal individuelle kørselsopgaver koordineres i et større system og udføres af bus- og taxivognmænd. Den Koordinerede Kollektive Trafik udføres som almindelig rutekørsel på baggrund af trafikskabets tilladelse hertil, og er omfattet af afgiftsgodtgørelsen.

2.B. Kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber

Som almindelig rutekørsel betragtes ifølge lov om trafikskaber § 19 kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af

trafikforstyrrelser. Denne kørsel udføres af busvognmænd på baggrund af kontrakter indgået hovedsagligt med DSB.

2.C. Offentlige myndigheders indkøb af speciel rutekørsel

Offentlige myndigheder som kommuner og regioner samt andre offentlige institutioner indkøber bustransport i form af speciel rutekørsel i forbindelse med varetagelsen af de ydelser, de leverer i henhold til lovgivning indenfor f.eks. socialektoren, sundhedssektoren, undervisningssektoren og beskæftigelsessektoren. Det drejer sig bl.a. om:

- skolebuskørsel
- voksenhandicappede
- specialbørnehaver
- revalidering og aktivering
- specialundervisning
- plejehjem og ældrecentre
- patienter til sygehuse
- personer til fysisk genoptræning.

Denne kørsel udføres i et vist omfang af busvirksomheder på baggrund af tilladelse til speciel rutekørsel. Indtil 1. januar 2007 blev disse tilladelser udstedt af kommuner, amter og trafikselskaber. Efter ikrafttrædelsen af Lov om trafikselskaber udstedes rutetilladelserne af Færdselsstyrelsen. Det er vanskeligt at danne sig et samlet overblik over antallet, omfanget og økonomien i disse kørselsordninger.

2.D. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)

Et mindre antal busvognmænd udfører almindelig rutekørsel for egen regning og risiko på baggrund af en rutetilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen. De pågældende ruter indgår som en integreret del af det danske, kollektive trafiknet.

Denne type rutekørsel udføres bl.a. af Abildskou A/S (Rute 888), Thinggaard Express (Rute 980 og 981) og Gråhundbus (Bornholmerbussen rute 866). Bornholmerbussen er formelt en international rute, idet den kører transit gennem Sydsverige, men står for en national trafikbetjening mellem København og Rønne.

2.E. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige

Private busvognmænd kan for egen regning og risiko udføre speciel rutekørsel med f.eks. en virksomheds ansatte, privatskoler, eller i tilknytning til særlige, sociale begivenheder som dyrskue, festival og lignende.

2.F. International rutekørsel

Tilladelser til international rutekørsel udstedes af Færdselsstyrelsen eller andre tilsvarende myndigheder i EU-lande på baggrund af Rådets forordning 684/92. Afgifter

på diesel anvendt til international rutekørsel er på linje med rutekørsel efter Lov om trafikkselskaber omfattet af godtgørelsesordningen.

International rutekørsel kan opdeles i 2 kategorier. Der er for det første tale om rutekørsel, der er i overensstemmelse med "den normale forståelse af rutekørsel". Dvs. ruter hvor passagererne individuelt løser enkelt- eller returbillet til en bestemt destination uden, at der tilkøbes andre ydelser i tilknytning til transporten. Den pågældende rute betjenes hele året og oftest med en relativt høj frekvens. Ruterne kan betragtes som en del af et europæisk, kollektivt trafiknet, hvor de typisk betjener større byer i konkurrence med luftfarten eller byer, hvor der ikke er direkte trafikbetjening med fly.

For det andet kan der være tale om rutekørsel, hvor billetter sælges i forbindelse med salg af en pakkerejse eller et andet rejsearrangement - f.eks. en skirejse, der foruden transporten inkluderer hotelophold, adgang til skiterræn, leje af ski osv. Denne type ruter betjenes kun i bestemte perioder - f.eks. skisæsonen og ofte med en lavere frekvens.

Et samlet overblik over antallet af disse internationale ruter vil kunne fås ved henvendelse til Færdselsstyrelsen.

3. Model for kompensation til offentlige myndigheder

Der er nedsat et tværministerielt udvalg med det formål at finde en kompensationsmodel, der skal imødegå stigninger i billetpriserne på den kollektive trafik. Herved må forstås kørsel som beskrevet i punkt 3.A. ovenfor. Økonomien i den kollektive trafik med bus er så trængt, at et bortfald af godtgørelsesordningen uden en fuldstændig kompensation, vil udgøre et alvorligt tilbageslag i de aktuelle bestræbelser på at fastholde en levedygtig kollektiv trafik og holde billetpriserne i ro. Trafikkselskaberne er bundne af et gennemsnitligt maksimalt takststigningsloft i 2008 på 3,0 pct.

Udvalgets arbejde vil dog være ufuldstændigt, hvis der ikke i forbindelse med kompensationsmodellen tages højde for de merudgifter, der opstår i kommuner og regioner i forbindelse med indkøb af forskellige handicap- og specialkørselsordninger (Punkt 3.C ovenfor).

En lignende kompensationsordning må også forventes at gælde for offentlige myndigheder, der indkøber rutebuskørsel som beskrevet under punkt 3.B ovenfor - kørsel i forbindelse med trafikforstyrrelser.

4. Almindelig rutekørsel (Kollektiv trafik) der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel)

Høringsnotatet berører kun perifert den del af den kollektive trafik, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige (Fjernbuskørsel). Gennemføres lovforslaget uden en kompensation af de busvognmænd, der forestår denne bustrafik vil det medføre en væsentlig konkurrenceforvridning i forhold til kollektiv trafik på

jernbane, der fortsat vil være fritaget for afgift. Disse konkurrence- og afgiftsvilkår vil true levedygtigheden af de pågældende fjernbusruter, og kan derfor på længere sigt medføre en betydelig forringelse af dele af det kollektive trafiksystem.

Opmærksomheden henledes også på, at der allerede er en klagesag fra disse vognmænd i EU-kommissionen. Klagen vedrører netop konkurrencesituationen i forhold til DSB.

5. Speciel rutekørsel der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige samt international rutekørsel

Speciel rutekørsel der udføres af vognmænd uden økonomisk indblanding fra det offentlige samt international rutebuskørsel er som nævnt omfattet af den eksisterende godtgørelsesordning.

Denne form for bustransport vil med lovændringen blive stillet væsentligt dårligere i forhold til konkurrerende transportformer, der i princippet omfatter såvel privatbilisme, tog og fly.


Specielt internationale busruter med udgangspunkt i Danmark vil blive stillet væsentligt dårligere i konkurrence med flytrafikken. Dette vil kunne medføre nedlæggelse af internationale busruter og en øget luftbåret trafik med de miljømæssige konsekvenser, der deraf følger.

6. Afslutning

Sammenfattende må det konstateres, at de fremsatte lovforslag får væsentlige, økonomiske konsekvenser for et bredt udsnit af busvirksomheder og transportkøbere. De økonomiske konsekvenser får også videre udstrækning, end det der er beskrevet i høringsnotatet, hvor der hovedsagligt redegøres for konsekvenserne for den kollektive trafik (offentlige servicetrafik), der udføres for trafikselskaberne. Herved overses specialkørselsordninger, der altovervejende udføres for kommuner og regioner, kollektiv trafik udført som fjernbuskørsel, international rutekørsel samt speciel rutekørsel, der udføres af busvognmænd uden subsidier fra det offentlige.

I forbindelse med nærværende høring ønsker Danske Busvognmænd derfor et møde med en detaljeret drøftelse af de forhold, der er peget på i ovenstående, herunder datagrundlaget og kompensationsordningens udformning.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard
Adm. direktør

**Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K**

FAX 33 32 85 36

**Graham Bellsvej 40
8200 Århus N
Telefon 70 210 888
Telefax 86 784 882
www.abildskou.dk
Email: mail@abildskou.dk**Århus, den **27. september 2007****Vedr.: Foretræde.****Med henvisning til udsendt udkast til ændring af forskellige afgiftslove, der får voldsomme konsekvenser for udførelsen af ikke subsidieret kollektiv trafik, skal de undertegnede vognmænd herved bede om foretræde for Trafikudvalget****Med venlig hilsen**
**Jess Abildskou
Abildskou A/S****Jørgen Andersen
GraahundBus****Poul Erik Thinggaard
Thinggaard Express**

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 21
Offentligt

Skatteudvalget
SAU alm. del - Svar på Spørgsmål 391
Offentligt



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-238-0011

Date: 5. oktober 2007

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 391 af 28. september
2007.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Hans Larsen

Spørgsmål:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. september 2007 fra Danske Busvognmænd vedrørende foretræde for Skatteudvalget om udkast til lovforslag om ændring af diverse afgiftslove, jf. alm. del - bilag 243.

Svar:

Efter at jeg har læst henvendelse fra Danske Busvognmænd til Skatteudvalget vil jeg gerne slå fast, at jeg naturligvis godt kan se, at situation ikke bliver nemmere for fjernbustrafikken med indførelsen af de nye dieselaftgifter. Jeg vil imidlertid gerne oplyse udvalget lidt om baggrunden for, at der nu skal indføres dieselaftgifter i den kollektive rutebiltransport.

Regeringens tiltag med at indføre dieselaftgifter på den kollektive rutebiltransport har baggrund i en meddelelse fra Kommissionen, hvorefter medlemslandenes hidtidige undtagelser fra afgifter på diesel i den kollektive rutebiltransport skal ophøre med udgangen af 2006. Ifølge Kommissionen er der ikke længere nogen begrundelse eller mulighed for at bibeholde undtagelserne.

Vi har fra dansk side – i lighed med de øvrige berørte medlemslande – efterfølgende anmodet Kommissionen om at få forlænget afgiftsfritagelserne. Det har imidlertid fortsat været Kommissionens opfattelse, at der ikke længere er nogen begrundelse for at opretholde undtagelserne. Det er således ikke kun i Danmark, at diesel i den kollektive rutebiltransport nu skal afgiftsbelægges. Det er imidlertid lykkedes os at få Kommissionen til at acceptere, at ophøret af undtagelsen først implementeres i dansk lovgivning fra 2008.

Jeg kan oplyse, at der er blevet nedsat et tværministerielt udvalg, som har haft til opgave at finde en kompensationsmodel, der skal imødegå potentielle stigninger i billetpriserne på den kollektive rutebiltransport som følge af de nye dieselaftgifter. På baggrund af udvalgets arbejde har regeringen besluttet sig for en løsning med kompensation til den kollektive rutebiltransport via de kommunale bloktilskud for at undgå prisstigninger.

Det er korrekt, at kompensationsmodellen alene omfatter den del af rutebilkørslen, der udføres efter kontrakt med kommuner og regioner. Under udvalgets arbejde er det blevet taget kontakt til Statsstøtteudvalgets sekretariat (Konkurrencestyrelsen). Det er Konkurrencestyrelsens vurdering, at en eventuel kompensation til den del af fjernbustrafikken, der falder ind under kategorien "kommerciel transport", og som ikke udfører "public service", vil udgøre statsstøtte til private virksomheder. Ophævelsen af fritagelsen for dieselaftgift for den kollektive transport i dansk lovgivning er en forpligtelse i medfør af EU-retten, som Danmark – i lighed med de øvrige berørte medlemsstater – er blevet pålagt. Kommissionen godkender som regel ikke statsstøtte til opfyldelse af obligatoriske EU-forpligtelser, bortset fra de tilfælde, hvor der er tale om opfyldelse af en "public service forpligtelse".

Det er Skatteministeriets vurdering, som deles af Konkurrencestyrelsen, at der ikke kan opnås en statsstøttegodkendelse vedrørende kompensation til "kommerciel transport" for ophævelsen af fritagelsen for dieselaftgift.

Hertil kommer, at en model med direkte tilskud til fjernbustrafikken, der udfører "kommerciel transport", vil kunne anses for at være en omgåelse af Kommissionens beslutning om, at fritagelsen for dieselaftgift er ophørt.



Trafikudvalget

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 11. oktober 2007

Materiale fra Danske Busvognmænd, udleveret ved foretræde 11/10-2007

Danske Busvognmænd havde foretræde for udvalget torsdag den 11. oktober 2007. Her udleverede de følgende materiale til udvalget:

- Notat om dieselolieafgift
- Notat om fjernbuskørsel
- Notat fra advokat Gitte Holsøe om afgiftsgodtgørelse for motorbrændstoffer.

Notaterne er vedlagt.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær

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 (2,40 kr. i stedet for 3,40 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 resposum 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 togskitte 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 ½-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 65- og 5.000 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 delvis kunne findes inden for dette regi. Thinggaard Express betaler i forvejen 40% af sine billetindtægter for at køre passagerer inden for en region. (Eksempelvis en passager, der kører med Thinggaard Express fra Frederikshavn til Aalborg, skal Thinggaard aflevere 40 % af denne billetindtægt til X-busserne, idet de betragter det som en af deres passagerer!!!!) På den egentlige fjernbuskørsel er der ikke fundet en løsning for Thinggaard Express.

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 statsstøttereglerne.

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 statsstøttereglerne 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 statsstøtterejerne.

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

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 rådeordninger 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 statsstøttereferne.

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