



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2007-238-0016

Dato: 20. december 2007

Til

Folketinget - Trafikudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 32 af 29. november
2007.

(Alm. del).

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål: Ministrene bedes kommentere materiale udleveret af Danske Busvognmænd ved foretræde i Trafikudvalget torsdag den 11. oktober 2007, jf. 2007-08, 1. samling, TRU alm. del – bilag 23.

Svar:

Jeg har efter aftale med transportministeren fordelt kommenteringen af materialet udleveret af Danske Busvognmænd mellem hende og mig. Vi har herefter aftalt, at jeg kommenterer den del af brevet af 10. oktober 2007 fra advokat Gitte Holtsø, der ligger under punkt 1, at jeg endvidere kommenterer den del af notatet om dieselloieafgift, der berører forhold med relation til energibeskatningsdirektivet, og endelig at transportministeren kommenterer notatet om fjernbuskørsel.

Punkt 1 i brevet fra advokat Gitte Holtsø giver mig anledning til følgende bemærkninger:

Det er korrekt, at Regeringen har fremsat et lovforslag om ophør af afgiftsgodtgørelsen for motorbrændstoffer i den lokale offentlige passagerbefordring. For at imødegå eventuelle stigende billetpriser i den kollektive trafik som følge af lovforslaget om ophør af afgiftsgodtgørelsen for motorbrændstoffer, har Regeringen besluttet at anvende en kompensationsordning, hvor udbydere af kollektiv trafik kompenseres over bloktilskuddet til kommuner og regioner.

Kompensation over bloktilskuddet omfatter alene kommuner og regioner. Med ændringen i afgiftsreglerne vil busselskabernes afgiftsbetalinger stige. Statens merprovenu herfra overgår via den forelåede kompensation – til regionerne og kommunerne, for igen at ende i busselskaberne i henhold til de kontrakter, der er indgået mellem operatørerne og de regionale trafikselskaber. Der er indledt drøftelser om kompensationen med KL og Danske Regioner om kompensationens samlede størrelse.

Jeg kan oplyse, at der er blevet afholdt et møde med Kommissionen om, hvorvidt den model for kompensation, som er blevet besluttet for de regionale trafikselskaber via bloktilskuddet, skulle indebære statsstøtteproblemer. Kommissionen fandt, at der ikke var statsstøtteproblemer i bloktilskudsmodellen. Dette skyldes, at der er tale om en public service forpligtelse for kommuner og regioner, og at der er tale om overførsler mellem staten og kommuner og regioner (trafikselskaberne), som ikke anses for at drive virksomhed efter konkurrencerettens regler.

For så vidt angik spørgsmålet om kompensation til fjernbustrafikken, var Kommissionens svar, at der ikke var mulighed for at yde støtte til den form for kommerciel bustrafik, med mindre de blev pålagt en public serviceforpligtelse. Kommissionens klare holdning betyder derfor, at der ikke er muligheder for at kompensere fjernbusserne alene gennem skatte- og afgiftssystemet, idet det vil indebære statsstøtte, som ikke vil kunne godkendes.

Hertil kommer yderligere, 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 dieselaflagift er ophørt.

Jeg kan imidlertid oplyse, at Regeringen i øjeblikket arbejder på at finde en løsning, der åbner mulighed for at kompensere fjernbustrafikken inden for rammerne af EU's statsstøttere-
gler.

For så vidt angår kommenteringen af den del af notatet om dieselolieafgift, der berører forhold med relation til energibeskatningsdirektivet, skal jeg henvise til mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 34.