

Del I: Generelle oplysninger

## Kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken

Foreløbigt nummer: 1204

Reference til ISIS- N332/2008  
procedure:

Seneste opdatering: 30/06/2008 16:32

### ANMELDSENS STATUS

Vedrører oplysningerne fremsendt på dette skema :

foranstaltning, der ikke udgør støtte, men som anmeldes til Kommissionen for at sikre forenelighed med gældende statsstøtteregler?

#### 1. Identificering af støtteveder

##### 1.1. Berørt medlemsstat:

Danmark

##### 1.2. Berørte regioner (hvis relevant):

##### 1.3. Ansvarlig kontaktperson:

Navn	Adresse	Tlf.	Fax	E-mail
	Frederiksholms Kanal 27 F			@trm.dk
	1220 København K Danmark			

##### 1.4. Ansvarlig kontaktperson på den faste repræsentation:

Navn	Tlf.	Fax	E-mail
	+32223		dkrepstateald@skynet.be

##### 1.5. Hvis en kopi af officielle skrivelser fra Kommissionen til medlemsstaten ønskes fremsendt til andre myndigheder, angives her deres navn og adresse:

Ingen poster fundet

##### 1.6. Angiv den nationale reference, som ønskes påtegnet skrivelser fra Kommissionen:

Transportministeriet

#### 2. Identificering af støtten

##### 2.1. Støttens betegnelse :

Kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken

##### 2.2. Kort beskrivelse af støttens formål.

Angiv primært formål og eventuelle sekundære formål:

**Primært formål:**

Støtte af social karakter til enkeltforbrugere

**Sekundære mål:**

At sikre reducerede takster for pensionister, studerende og børn i fjernbustrafikken

##### 2.3. Støtteordning - Individual støtte

###### 2.3.1. Vedrører anmeldelsen en støtteordning?

Ja

Hvis ja, ændrer ordningen en eksisterende støtteordning?

Nej

###### 2.3.2. Vedrører anmeldelsen individuel støtte?

Nej

###### 2.3.3. Vedrører anmeldelsen individuel støtte eller en støtteordning anmeldt i henhold til en fritagelsesforordning? ?

Nej

#### 3. Nationalt retsgrundlag

##### 3.1. Angiv nationalt retsgrundlag inkl. gennemførelsesbestemmelser og deres respektive referancekilder:

**Betegnelse:**

Aktstykke - Ordningen optages på Finansloven.

Staten indgår en kontrakt med de fjernbusoperatører, der ønsker at deltage i ordningen.

**Reference (hvis relevant):**

##### 3.2. Angiv dokument(er) vedlagt anmeldelsen:

En kopi af relevante uddrag af retsgrundlagets endelig tekst

Nej (og om muligt et weblink)

Ingen poster fundet

En kopi af relevante uddrag af udkast til retsgrundlag

Ja (og om muligt et weblink)

(og om muligt et weblink)

Ingen poster fundet

#### 4. Støttemodtagere

##### 4.1. Støttemodtager(ne)s geografiske placering:

blandet (angiv nærmere)

Støttemodtagerne driver busstrafik mellem landsdelene i Danmark

##### 4.2. Støttemodtager(ne) sektor(er)::

Nace-kode

H49 - Land transport and transport via pipelines

Nace - andet:

##### 4.4. Hvis der er tale om en støtteordning:

Type støttemodtagere:

Alle virksomheder

følgende støttemodtagere:

Alle fjernbusoperatører, der udfører fjernbusstrafik efter reglerne i lov om trafikselskaber, kan indgå en kontrakt med staten.

Skønnet antal støttemodtagere:

Under 10

#### 5. Støttebeløb/Årlige udgifter

I tilfælde af en støtteordning anføres det årlige beløb på det planlagte budget og det samlede beløb (i mio. i national valuta):

Årligt beløb

- Fordelt på år?

Ja

Beløb	Valuta	År
4.00	mio. Danisk Krone	2008
11.00	mio. Danisk Krone	2009
11.00	mio. Danisk Krone	2010
11.00	mio. Danisk Krone	2011
11.00	mio. Danisk Krone	2012
11.00	mio. Danisk Krone	2013

Samlet beløb:

59.00 mio. Danisk Krone

I forbindelse med skattemæssige foranstaltninger anføres det skønnede årlige og samlede indtægtstab som følge af skattelettelser i det tidsrum, anmeldelsen dækker:

- Fordelt på år?

Nej

mio. Danisk Krone

Hvis budgettet ikke vedtages for et år, anføres, hvilket tidsrum det dækker (udløbsår):

Der er ikke fastsat noget udløbsår.

Hvis anmeldelsen vedrører ændringer af en eksisterende ordning, anføres de budgetmæssige virkninger af de anmeldte ændringer af ordningen:

#### 6. Støtteform og finansieringsmidler

Angiv, hvilken form for støtte der stilles til rådighed for støttemodtageren (hvis det er relevant, for hver foranstaltning):

Direkte støtte

Andet. Angives nærmere.

Fjernbusoperatørerne modtager en kompensation for udgifterne til dækning af den rabatforpligtelse til pensionister, studerende og børn, som operatøren påtager sig ved indgåelse af en kontrakt med staten.

For hvert støtteinstrument gives en præcis beskrivelse af regler og betingelser for anvendelsen heraf, herunder navnlig støtteintensiteten og den skattemæssige behandling heraf, samt hvorvidt støtten ydes automatisk, når bestemte objektive kriterier er opfyldt (i givet fald anføres kriterierne herfor), eller hvorvidt støttebevillingsmyndighederne har visse skønsmæssige beføjelser:

Rabatter til pensionister, studerende og børn:

1. Fjernbusoperatørerne yder 25 % rabat på en standardbillet til pensionister og studerende fredag til søndag
2. Fjernbusoperatørerne yder gratisbefordring af to børn op til 12 år ifølge med en voksen.

Alle fjernbusoperatører, der udfører fjernbustrafik ifølge lov om trafikkselskaber, kan frivilligt indgå en kontrakt med staten om at yde rabatter til pensionister, studerende og børn.

Kompensation:

1. Fjernbusoperatørerne kompenseres fuldt for at yde rabatter til pensionister og førtidspensionister fredag til søndag.
2. Fjernbusoperatørerne kompenseres med 50 % af prisen på en voksenstandardbillet for at yde gratisbefordring af børn.

**Angiv, hvorledes støtten finansieres: hvis støtten ikke finansieres over det statslige/regionale/kommunale budget, forklares, hvordan den så finansieres:**

Andet (angives nærmere).

Ordningen optages på Finansloven, jf. det udkast til aktstykke, der er vedhæftet anmeldelsen

## 7. **Varighed**

### 7.2. **I tilfælde af en ordning:**

Anfør, fra hvilken dato støtten kan ydes:

01/09/2008

Anfør, frem til hvilken dato støtten kan ydes:

31/12/2013

Hvis der ydes støtte i mere end seks år, skal det påvises, at det er nødvendigt med et længere tidsrum for at nå målsætningen for ordningen:

Kontrakten med den enkelte fjernbusoperatør indgås for en treårig periode. Kontrakten kan efterfølgende forlænges for endnu en treårig periode. Der er ikke fastsat en udløbsdato for ordningen, idet det er lagt til grund, at den ikke indebærer statsstøtte i traktatens forstand.

## 8. **Kumulering af de forskellige typer støtte**

**Kan støtten kumuleres med støtte fra andre lokale, regionale eller nationale ordninger eller EU-ordninger for at dække de samme støtteberettigede omkostninger??**

Nej

## 9. **Tavshedspligt**

**Indeholder anmeldelsen fortrolige oplysninger, der ikke bør gives til tredjemand?**

Nej

**I modsat fald vil Kommissionen offentliggøre sin beslutning uden yderligere henvendelse til medlemsstaten.**

## 10. **Støttens forenelighed**

**Angiv, hvilke af de eksisterende forordninger, rammebestemmelser, retningslinjer og andre regler der finder anvendelse på statsstøtte, fremlæg det nøjagtige retsgrundlag for godkendelsen af støtten (hvis det er relevant, angives det for hver foranstaltning), og udfyld det relevante supplerende informationsskema i del III**

Ingen poster fundet

**Når de eksisterende forordninger, rammebestemmelser, retningslinjer eller andre regler, der finder anvendelse på statsstøtte, ikke udgør et eksplicit grundlag for at godkende nogen af de former for støtte, der er angivet på dette skema, gives en velunderbygget begrundelse for, hvorfor støtten betragtes som forenelig med EF-traktaten, idet der henvises til den fritagelsesbestemmelse i EF-traktaten, der finder anvendelse, (artikel 86, stk. 2, artikel 87, stk. 2, litra a) eller b), artikel 87, stk. 3, litra a), b), c) eller d), samt andre specifikke bestemmelser vedrørende landbrug og transport.**

Ja

## 12. **Andre oplysninger**



**Anfør eventuelle andre oplysninger, der er relevante for vurderingen af de(n) pågældende foranstaltning(er) under statsstøttebestemmelserne:**

Der er i det vedhæftede dokument benævnt "Notat om fjernbusrabatter" redegjort detaljeret for, hvorfor ordningen ikke kan anses for at indebære statsstøtte i traktatens forstand.

Vedrørende ordningens varighed bemærkes, at der ikke er fastsat en udløbsdato, idet det er lagt til grund, at ordningen ikke indebærer statsstøtte. De i punkt 5 angivne årlige "støttebeløb" indtil udgangen af 2013 er baseret på et skøn. Der er ikke skønnet over, hvorledes disse beløb vil udvikle sig i senere år, hvis ordningen til den tid fortsat består.

## 13. **Bilag**

**Anfør her alle dokumenter, der er vedlagt anmeldelsen, og fremlæg disse i papirversion eller ved angivelse af direkte internetlinks til de pågældende dokumenter.**

Dokument(er)	Seneste upload
 Notat om fjernbusrabatter.pdf	30/06/2008 15:21
 udkast til aktstykke.pdf	30/06/2008 15:21

## 14. **Erklæring**

Jeg erklærer herved, at oplysningerne i denne formular, bilagene hertil samt vedlagte dokumenter er

præcise og fuldstændige.

Underskrift og  
stillingsbetegnelse:

Vester Farimagsgade 23 DK-1606 København V

Dato for 30/06/2008 16:32  
underskrift:

Sagsbehandlere				
Medlemmer	E-mail	Profil		
[REDACTED]	[REDACTED]@kammeradv.dk	Signatory		
[REDACTED]	dkrepstateaid@skynet.be	Validator		
[REDACTED]	[REDACTED]@trm.dk	Signatory		
Forløb				
Trin	dato	handling	Navn	bemærkning
Creation	02/06/2008 14:00	Godkendt	[REDACTED]	
Finalization	30/06/2008 16:10	Godkendt	[REDACTED]	
Signature	30/06/2008 16:32	Godkendt	[REDACTED]	
Validation	30/06/2008 16:40	Godkendt	[REDACTED]	

#### Del II: Sammenfattende oplysninger til offentliggørelse i EU-Tidende

**Number of aid:**

1 204.00

**Last Update:**

30/06/2008 16:32

**Member State:**

Danmark

**Region(s):**

**Støtteordningens betegnelse og formål eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte (støtte ydet på grundlag af en ordning, men som skal anmeldes særskilt, og støtte, der ikke ydes på grundlag af en ordning):**

Kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken (13)

**Legal basis:**

Aktstykke - Ordningen optages på Finansloven. Staten indgår en kontrakt med de fjernbusoperatører, der ønsker at deltage i ordningen.

**Planlagte årlige udgifter eller den samlede størrelse af den ydede individuelle støtte:**

Aid scheme Annual (59.00 Overall)

**Varighed:**

(Fra: 01/09/2008  
Til: 31/12/2013)

**Maksimal støtteintensitet for den individuelle støtte eller støtteordningen:**

0.00

Ordningen er anmeldt som en foranstaltning, der ikke udgør støtte, men som anmeldes til Kommissionen for at sikre forenelighed med gældende statsstøtteregler.

**Economic sectors:**

Nace-kode
H49 - Land transport and transport via pipelines

**Navn på den myndighed, der yder støtten:**

Transportministeriet

**Adresse på den støtteydende myndighed:**


Frederiksholmskanal

27 F

DK-1220

København K.

**Del III: Supplerende informationskemaer afhængig af den pågældende støttetype**

Dokument(er)	Seneste upload
 Notat om fjernbusrabatter.pdf	30/06/2008 16:31

 • Signatory •

- • State Aid Notifications Interactive • 2.3 • XML cached • 1/9/2008 • 11:23 •

## Rabatter til bestemte passagergrupper på fjernbusruterne

Den danske regering ønsker at sikre, at bestemte kundegrupper opnår fastsatte rabatter i fjernbusserne ved, at der indgås en kontrakt om offentlig tjenesteydelse med den enkelte fjernbusoperatør. Ordningen omfatter rabatter til børn, studerende og pensionister, og ordningen gennemføres ved indgåelse af kontrakt med den enkelte fjernbusoperatør om ydelse af rabatterne som en offentlig tjenesteydelse, hvor fjernbusoperatørerne modtager kompensation for de omkostninger, der følger af at yde rabatterne samt en rimelig fortjeneste.

Regeringen ønsker at yde kompensation til fjernbusoperatørerne med henblik på at sikre tilstrækkelige transportydelser til befolkningsgrupper med lavere indkomster – herunder at sikre ensartede rabatter hos alle fjernbusoperatører af hensyn til de berørte befolkningsgrupper – samt generelt at styrke den kollektive trafik.

### Generelt om det EU-retlige retsgrundlag

Det er Transportministeriets opfattelse, at rabatordningen falder inden for anvendelsesområdet af Rådets forordning nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Det er endvidere de danske myndigheders opfattelse, at kompensationen i henhold til ordningen opfylder forordningens betingelser, og at artikel 87 og 88 i Traktaten derfor ikke finder anvendelse.

Da ordningen forventes at fortsætte også efter datoen for ikrafttræden (den 3. december 2009) af Rådets og Europa-Parlamentets forordning nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning nr. 1191/69, er ordningen udformet således, at den opfylder kravene i begge forordninger.

Det følger efter Transportministeriets opfattelse herefter af artikel 17, stk. 2 i forordning nr. 1191/69, og artikel 9, stk. 1, i forordning 1370/2007, at der ikke er pligt til at notificere ordningen, idet den udgør kompensation for offentlig personbefordring, der ydes på grundlag af kontrakter.

Transportministeriet har imidlertid valgt at notificere med henblik på at sikre forenelighed med gældende statsstøtteregler.

### Fjernbusoperatørerne

Fjernbusoperatørerne er private busvognmænd, der udfører passagerbefordring på kommercielt grundlag mellem landsdelene. Der findes i øjeblikket tre fjernbusselskaber, der kører rutetrafik. De tre selskaber er Abildskou, Gråhundbus og Thinggaard.

./- Fjernbusoperatørerne får tilladelse til at befordre passagerer med hjemmel i lov om trafikselskaber (bilag 1), og de leverer et supplement til det eksisterende kollektive trafiknet, der er baseret på forpligtelser til levering af offentlige tjenesteydelser.

Fjernbusserne er ikke underlagt andre offentlige serviceforpligtigelser og modtager derfor ikke anden kompensation fra hverken stat, regioner eller kommuner. Fjernbusoperatørerne har ingen begrænsninger i fastsættelsen af deres takster.

Alle tre fjernbusoperatørerne yder i dag i begrænset omfang forskellige kommercielle rabatter til pensionister, studerende, børn m.m.

Selskabernes takster og rabatstruktur er imidlertid uensartede, idet rabatterne er fastsat udelukkende på grundlag af kommercielle overvejelser og derfor afspejler det enkelte selskabs valg og kundegrundlag.

Fjernbusoperatørerne driver virksomhed i konkurrence med jernbanevirksomheder, der yder rabatter til bestemte befolkningsgrupper som led i deres forpligtelser til offentlig tjeneste, og som altså kompenseres for deres omkostninger til disse rabatter. Det kan ikke udelukkes, at i hvert fald visse af de kommercielle rabatter, der i øjeblikket ydes af private fjernbusoperatører, er begrundet i konkurrencen med disse jernbanevirksomheder.

De tre selskabers nuværende rabatstruktur kan – i forhold til de relevante dage og kundegrupper – sammenfattes i nedenstående tabel 1. Selskaberne yder herudover andre kommercielle rabatter.

Selskab	Børnerabat u. 12 år (alle ugens dage)	Rabat til studerende (fredag - søndag)	Rabat til pensionister (fredag - søndag)
Gråhundbus	Gratisbefordring	Ingen rabat	ca. 25 %
Abildskou	ca. 50 %	Ingen rabat	Ingen rabat
Thinggaard	ca. 50 %	Ingen rabat	ca. 20 %

Tabel 1

Rabatterne i tabel 1 er angivet som procentvise rabat i forhold til en standardbillet.

### Kompensationsmodellen

Med den påtænkte rabatorgning skabes et grundlag for ensartede og faste rabatter i fjernbusserne. Formålet med ordningen er i første række at sikre tilstrækkelige transportydelser til befolkningsgrupper med lavere indkomster – børn (dvs. børnefamilier), studerende og pensionister - samt generelt at styrke den kollektive trafik.

Ordnningen vil endvidere bidrage til mere gennemsigtighed på markedet, derved at alle fjernbusoperatørerne opererer med ensartede rabatter for de pågældende kunder. Både mere gennemsigtighed og ensartethed er til gavn for de berørte befolkningsgrupper og den kollektive trafik i det hele taget. Endelig vil ordningen bidrage til, at der i højere grad skabes ensartede vilkår for konkurrencen mellem jernbanevirksomheder, der allerede modtager kompensation for at yde tilsvarende eller højere rabatter, og fjernbusoperatørerne.

Modellen består af to elementer, der dels er rabatter til pensionister og studerende fredag til søndag, dels gratisbefordring alle ugens dage af børn ifølge med voksne. Rabatorgningen bygger på indgåelse af en kontrakt mellem staten og den enkelte fjernbusoperatør. Nye fjernbusoperatører skal i forbindelse med opnåelse af fjernbustilladelsen, tilbydes at indgå en tilsvarende kontrakt med staten.

#### *Element 1- rabat til pensionister og studerende*

Fjernbusoperatørerne yder 25 % rabat på en standardbillet til pensionister og studerende fredag til søndag. Busvognmændene kompenseres efterfølgende fuldt ud for den ydede rabat.

#### *Element 2- gratisbefordring af børn under 12 år*

Fjernbusoperatørerne yder gratisbefordring af to børn op til 12 år ifølge med en voksen på alle ugens dage. Vognmændene bliver for denne forpligtigelse kompenseret med 50 % af prisen på en voksenstandardbillet.

### Ordnningens forenelighed med forordning 1191/69 og forordning 1370/2007

Det er Transportministeriets vurdering, at ordningen er i overensstemmelse med de regler for kompensation for offentlig trafikbetjening, der fremgår af henholdsvis forordning (EØF) 1191/69 og forordning 1370/2007.

#### *Kontrakternes opbygning*

Ordnningen gennemføres ved, at der indgås en kontrakt mellem staten og den pågældende fjernbusoperatør, der sikrer offentligheden tilstrækkelige transportydelser, og som er udformet som en tarifpligt, der sikrer transportydelser på bestemte vilkår for bestemte grupper af rejsende.



Ordningen er derfor omfattet af artikel 14, stk. 1, jf. artikel 2, stk. 5, i forordning 1191/69. Efter 3. December 2009 vil ordningen endvidere være omfattet af forordning 1370/2007, jf. herved forordningens artikel 3, 4 og 6 og bilaget til forordningen.

De enkelte kontrakter vil blive udformet i overensstemmelse med de krav, der stilles i artikel 14 i forordning 1191/69 og i artikel 4 i forordning 1370/2007. En kontrakt vil således bl.a. skulle indeholde følgende elementer:

- **Kontraktparter:**
  - Transportministeriet/Færdselsstyrelsen og fjernbusoperatører, der har tilladelse til og udfører fjernbuskørsel.
- **Kontraktindhold,**
  - beskrivelse af fjernbuskørslen, herunder beskrivelse af ruten, mellem hvilke destinationer, antal afgang pr. dag i angivne tidsrum, kapacitet
  - Beskrivelse af kompensationen til busselskaberne
  - Kriterierne for beregning af kompensationen
  - Definition og afgrænsning af de grupper, der kan opnå rabat
  - Busselskaberne er forpligtet til at udarbejde deres regnskaber, således at det kan dokumenteres, at den kompensation, der gives i henhold til nærværende kontrakt udelukkende anvendes til at reducere priserne til de tre passagergrupper. Operatørerne vil i den forbindelse blive forpligtet til at foretage regnskabsmæssig udskilning i overensstemmelse med de regler, der fremgår af punkt 4 og 5 i bilaget til forordning 1370/2007.
- **Kontraktens varighed, der i intet tilfælde vil være over 3 år.**
- **Mulighed for kontraktændringer ved uforudsete omstændigheder m.v.**
- **Sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten**
- **Kontraktens ophør**
- **Konfliktløsning**

#### **Fastsættelse af kompensationens størrelse**

Som nævnt er det valgt at fastsætte kompensationens størrelse i overensstemmelse med de krav, der kan udledes af forordning 1370/2007.

Det er Transportministeriets opfattelse, at når kompensationens størrelse fastlægges på grundlag af disse kriterier, vil den utvivlsomt også være i overensstemmelse med de krav, der eventuelt måtte kunne udledes af forordning 1191/69.

På den baggrund redegøres der alene for, hvorledes kompensationsmodellen sikrer, at kompensationens størrelse fastsættes i overensstemmelse med artikel 4 og 6 i samt bilaget til forordning 1370/2007.

Som det fremgår af præamblen til forordningen (betragtning 33ff), skal dens bestemmelser ses i sammenhæng med de generelle principper for kompensation for public service-forpligtelser, som kan udledes af Domstolens praksis, herunder navnlig de 4 betingelser, der blev udviklet i dommen af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans.

I den forbindelse bemærkes, at Retten ved dom af 12. februar 2008 i sag T-289/03, BUPA, har præciseret principperne i Altmark Trans-dommen. I BUPA-dommens præmis 220 fastslog Retten, at Kommissionens kontrol af, om medlemsstaternes kompensation af en tjenesteydelse af generel økonomisk interesse (SGEI) er nødvendig og forholdsmæssig (dvs. den tredje Altmark-betingelse), er begrænset. Retten udtalte således, at "for så vidt angår den skønsebeføjelse, medlemsstaten har i forbindelse med fastlæggelsen af en [SGEI-opgave] og betingelserne for gennemførelsen heraf, herunder i forbindelse med bedømmelsen af de merudgifter, som opfyldelsen heraf indebærer, hvilke udgifter afhænger af komplicerede, økonomiske forhold, er rækkevidden af den kontrol, Kommissionen har beføjelse til at udøve, begrænset til spørgsmålet, om der er begået en åbenbar fejl"

Det er Transportministeriets opfattelse, at rabatvilkårene opfylder betingelserne i artikel 4, stk. 1, litra a-c, i forordning 1370/2007:

- Som det fremgår, fastlægges der med ordningen klart definerede rabatvilkår, som gælder for velafgrænsede kundegrupper inden for bestemte geografiske områder (litra a).
- Rabatvilkårene vil endvidere være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde, hvoraf også fremgår, hvorledes kompensationen er beregnet og hvordan tilskuddet ydes (litra b), med henblik på at udelukke overkompensation. Fjernbusoperatører i rabatordningen kompenseres således ud fra de samme principper svarende til en 25 % reduktion i taksterne for en standardbillet for pensionister og studerende mandag – fredag samt 50 % reduktion på en standardbillet for gratisbefordring af børn. Endvidere er der lige adgang til rabatordningen for alle nuværende såvel som fremtidige operatører.

Endvidere er det Transportministeriets opfattelse, at kompensationens størrelse er fastsat i overensstemmelse med principperne i forordningens artikel 6, stk. 1, 2. punktum, jf. forordningens bilag.

De operatører, der vælger at deltage i rabatordningen, vil påføres i hvert fald følgende udgiftstyper:

For det første må det antages, at den generelle begrænsning i de omfattede operatørers kommercielle handlefrihed mht. fastsættelse af rabatvilkår vil medføre nettoudgifter, jf. i samme retning BUPA-dommens præmis 229. Vælger en aktør at deltage i rabatordningen, vil han være ringere stillet, idet han herefter ikke frit ud fra rent kommercielle overvejelser kan sammensætte sine rabatvilkår på baggrund af sit kundegrundlag og sin kapacitet.

For det andet er fjernbusoperatørernes kapacitet fredag – søndag begrænset. Det må derfor antages, at operatørerne ofte vil kunne sælge hovedparten af billetterne til fuld pris i dette tidsrum, hvis de ikke er omfattet af ordningen.

For det tredje påfører rabatordningen operatørerne ekstraomkostninger i form af yderligere administration, registrering af billettyper, udarbejdelse af særskilt regnskab samt et revisorpåtegnet regnskab for rabatordningerne.

Det er dog også vurderingen, at rabatordningen vil medføre nogle positive økonomiske virkninger for de omfattede operatører. Rabatordningerne for pensionister, studerende og børn vil således i visse tilfælde kunne medføre flere passagerer og dermed større indtægter for fjernbusoperatørerne.

Hertil kommer, at operatørerne skal have en rimelig fortjeneste, der gør det attraktivt at deltage i ordningen.

Det er åbenbart, at det ikke er muligt at foretage præcise beregninger af de enkelte negative og positive økonomiske virkninger i ordningen.

På den baggrund har Transportministeriet med udgangspunkt i oplysninger fra fjernbusoperatørerne foretaget et samlet skøn over ordningens positive og negative virkninger.

Nedenstående tabel 2 viser statens forventede udgifter ved indførelse af ordningens to elementer.

Mio. kr.	Interval for statens udgifter
Element 1 – 25 % rabat til pensionister og studerende fredag-søndag	4,5 - 6,0
Element 2 – gratisbefordring af børn	5,1 - 6,1
I alt	9,6-12,1

Statens udgift til kompensationen er opgjort i et interval, idet udgiften afhænger af, hvilken efterspørgselseffekt de reducerede rabatter medfører. Det laveste beløb i de to intervaller svarer til, hvad der er statens udgifter til ordningen, hvis der ikke sker ændringer i operatørernes nuværende passagerantal og sammensætningen på de forskellige kundegrupper.

Selv om det på grund af de ovennævnte usikkerheder ikke er muligt at foretage præcise beregninger af de enkelte negative og positive økonomiske virkninger af ordningen, er det endvidere Transportministeriets opfattelse, at der ved vurderingen af, om kompensationen er fastsat i overensstemmelse med principperne i forordningens artikel 6, stk. 1, 2. punktum, jf. forordningens bilag, skal lægges vægt på følgende forhold:

- Der er tale om en generel ordning, der er åben for alle operatører, og som derfor ikke giver enkelte operatører en særlig fordel.
- Ordningen kommer til at gælde på et marked, hvortil der på lige vilkår er adgang for alle potentielle aktører, således at markedskræfterne i sig selv vil bidrage til at sikre, at operatørerne ikke kan opnå en ikke-markedsbaseret fortjeneste ved udførelsen af fjernbusydelsene.
- Der er tale om en ordning, der omfatter eksisterende operatører, hvis takst- og rabatstruktur på nuværende tidspunkt er uensartet. Det er bl.a. af hensyn til at forhindre konkurrencefordrejende virkninger af ordningen nødvendigt at samtlige operatører kan opnå kompensation på ensartede vilkår, dvs. uden hensyn til hvorledes de under de nuværende konkurrencevilkår har valgt at fastsætte deres takst- og rabatstruktur.

Rettens dom i den ovennævnte BUPA-sag underbygger efter Transportministeriets opfattelse, at dette er elementer, der har betydning ved vurderingen af, om kriterierne i Altmærk Trans-dommen (som forordningens regler i realiteten fuldt ud svarer til) er opfyldt, herunder navnlig ved vurderingen af i hvilket omfang det er påkrævet at dokumentere, at kompensationen ikke overstiger operatørernes udgifter samt en rimelig fortjeneste.

1736513

## Lov 2005-06-24 nr. 582 om trafikkselskaber,

sømt ændret ved L 2007-06-06 nr. 551

Fremtidige lovændringer: L 2005-12-21 nr. 1422

### Kapitel 1

#### Trafikkselskabers etablering, organisering og finansiering

##### Trafikkselskabers etablering

§ 1. Hvert regionsråd etablerer et eller flere trafikkselskaber, jf. dog stk. 2. Hver kommune deltager i ét trafikkselskab. Et trafikkselskab kan omfatte kommuner i to regioner, hvis regionerne grænser op til hinanden. Trafikkselskaberne er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 2. I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres kun ét samlet trafikkselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm, hvor Bornholms Regionskommune varetager de opgaver, der efter denne lov påhviler trafikkselskabene.

Stk. 3. Efter fælles anmodning fra de berørte regionsråd samt berørte trafikkselskabers bestyrelser og repræsentantskaber kan transport- og energiministeren efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren godkende forslag om at ændre et trafikkselskabs geografiske område eller forslag om at oprette et nyt trafikkselskab.

##### Trafikkselskabers organisering

§ 2. Et trafikkselskab lodes af en bestyrelse på højst 9 medlemmer. Medlemmerne udpeges af henholdsvis regionsrådet, jf. stk. 2, og kommunalbestyrelserne, jf. stk. 3, inden for trafikkselskabets område. Transport- og energiministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af bestyrelsesmedlemmer overstiger 9, dog således at antallet af bestyrelsesmedlemmer altid er et ulige antal.

Stk. 2. Regionsrådet udpeger blandt rådets medlemmer 2 medlemmer til bestyrelsen. For trafikkselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hver 1 medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. For trafikkselskaber, der omfatter kommuner i to regioner, udpeger de to regionsråd hver et medlem til bestyrelsen blandt rådets medlemmer. Transport- og energiministeren kan i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionsrådsmedlemmer i trafikkselskabernes bestyrelse overstiger 2. Regionsrådsmedlemmerne må dog ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

Stk. 3. Kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafikkselskabet, der består af 1 medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Den kommune, der yder det største årlige tilskud til trafikkselskabets finansiering, har ret til en plads i trafikkselskabets bestyrelse. De resterende medlemmer af repræsentantskabet udpeger de øvrige kommunale medlemmer af trafikkselskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter reglen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse.

Stk. 4. Trafikkselskabet fastsætter selskabets vedtægter, som skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af transport- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

Stk. 5. Transport- og energiministeren fastsætter efter forhandling med indenrigs- og sundhedsministeren regler om trafikkselskabernes organisering m.v. (standardvedtægt), herunder at standardvedtægten eller dele heraf ikke kan fraviges.

#### Trafikkselskabers finansiering

§ 3. Trafikkselskabet finansieres gennem indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Stk. 2. For så vidt angår trafikkselskaber vest for Storebælt, beslutter trafikkselskabets fordeling af tilskuddet mellem de deltagende parter. Tilskudsfordelingen skal godkendes af de berørte regionsråd og repræsentantskabet. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, og en region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Tilskuddet til trafikkselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende kommuner og Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter samt udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Lokale busruter, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune. Øvrige lokale ruter betales af de berørte kommuner i et forhold, der afspejler ruterens trafikomfang i de enkelte kommuner og den indbyrdes pendlings mellem de pågældende kommuner.

Stk. 4. De deltagende kommuner i trafikkselskabet på Sjælland og Region Hovedstaden og Region Sjælland kan, såfremt særlige forhold taler herfor, aftale at fravige principperne i stk. 3.

§ 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler for hovedstadsområdet om deling af billetindtægter fra offentlig servicetrafik mellem trafikkselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbaneverksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten.

Stk. 2. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (ekskl. Bornholms Regionskommune) og Bransnæs, Greve, Gundsø, Hvalsø, Køge, Lejre, Ramsgård, Roskilde, Skovbo, Solnød og Vallø Kommuner.

### Kapitel 2

#### Trafikkselskabers opgaver

##### Offentlig servicetrafik m.v.

§ 5. Et trafikkselskab varetager følgende opgaver inden for trafikkselskabets geografiske område:

- 1) Offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringsystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og privatbaner.

Stk. 2. Trafikkselskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikkselskabers områder.

Dette gælder dog ikke for offentlig servicetrafik efter stk. 1, nr. 1, der krydser grænsen til trafikelskabet på Sjælland.

**Stk. 3.** Trafikelskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

**Stk. 4.** Trafikelskabet kan endvidere efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne.

**Stk. 5.** I Region Syddanmark kan trafikelskabet eller trafikelskaberne med henblik på betjening af grænseregionen varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel over landets grænse.

#### Takster og billetteringsystemer

**§ 6.** Trafikelskabet fastsætter takster og billetteringsystemer for den trafik, der varetages af trafikelskabet, jf. dog stk. 4.

**Stk. 2.** Trafikelskabet forpligtes til med virkning senest fra den 1. januar 2007 at indgå aftaler med jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, som sikrer, at passagererne kan købe én billet til rejser, der foregår med både busser og tog. Aftalerne skal ligeledes sikre, at der inden for trafikelskabets område er mulighed for at anvende samme billet, uafhængigt af om passagererne benytter busser eller tog, jf. dog stk. 3.

**Stk. 3.** Herudover skal trafikelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service på kontrakt med staten, sikre, at der er én fælles billettype til alle rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet.

**Stk. 4.** Taksterne må i gennemsnit ikke stige mere end pris- og lønudviklingen. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler herom, herunder at i tilfælde af uenighed om takstfastsættelsen mellem de i stk. 2 og 3 nævnte parter vil taksterne blive opskrevet med den forventede pris- og lønudvikling for det kommende år.

#### Koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.

**§ 7.** Trafikelskaberne skal samarbejde om at skabe gode muligheder for forbindelse med andre trafikelskabers og statens offentlige servicetrafik, herunder ved tilrettelæggelse af køreplaner.

**Stk. 2.** Med henblik på at sikre sammenhæng og koordinering mellem trafikelskabernes offentlige servicetrafik indbyrdes og med den statslige offentlige servicetrafik kan transport- og energiministeren fastsætte regler for samarbejdet.

**Stk. 3.** Transport- og energiministeren kan fastsætte regler for et samarbejde mellem trafikelskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikelskabets på Sjællands område. Samarbejdet skal mindst omfatte hovedstadsområdet.

**Stk. 4.** De i stk. 3 nævnte parter udarbejder i samarbejde én gang årligt en rapport, der gør status for samarbejdets resultater og forslag til forbedringer.

**§ 8.** Transport- og energiministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikelskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

**§ 9.** Trafikelskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikelskabet, jf. § 5.

**§ 10.** Trafikelskabet skal årligt levere oplysninger til Transport- og Energiministeriet om nøgletal til brug for etablering af en landsdækkende database for offentlig servicetrafik. Transport- og energiministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke oplysninger trafikelskabet skal levere.

#### Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede

**§ 11.** Trafikelskabet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lign.

**Stk. 2.** Individuel handicapkørsel skal

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkelture så tæt til gadedøren som muligt og
- 2) foregå i et egnet køretøj.

**Stk. 3.** Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

**Stk. 4.** Takstene for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig trafik, der varetages af trafikelskabet.

**Stk. 5.** Trafikelskaberne skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.

#### Privatbaner

**§ 12.** Et trafikelskab kan på privatbanestrækninger

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbane og
- 3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

**Stk. 2.** Trafikelskabet på Sjælland kan deltage med bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed bortset fra udførelse af godstransport eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

**Stk. 3.** I privatbaneselskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i § 13, stk. 1, eller anden jernbanetrafik udført som offentlig service, kan et trafikelskab udøve bestemmende indflydelse. Et trafikelskab kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for trafikelskabets område eller mellem et forretningssted i trafikelskabets område og nærmeste afleverings- eller afhentningssted udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Såfremt et trafikelskab opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører den i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller trafikelskabets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at trafikelskabets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.

**Stk. 4.** Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om udøvelsen af trafikelskabets beføjelser efter stk. 1-3.

**§ 13.** Et trafikelskab kan yde aktieselskaber, som udfører jernbanedrift i henhold til koncession, eller som har været drevet i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Regionen betaler udgifter til pension i de nævnte aktieselskaber.

**Stk. 2.** Trafikelskabet fører tilsyn med økonomien og administrationen i aktieselskaber som nævnt i stk. 1. Disse aktieselskaber er forpligtet til at meddele trafikelskabet enhver oplysning om selskabets forhold, som trafikelskabet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af trafikelskabet. Hvis flere trafik-

selskaber måtte være kompetente efter 1. og 2. pkt., afgør transport- og energiministerens kompetencespærmsmålet.

*Stk. 3.* Transport- og energiministeren kan tillade, at et aktieselskab som nævnt i stk. 1 driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil aktieselskabet har koncession.

*Stk. 4.* Et aktieselskab som nævnt i stk. 1 kan beslutte at overdrage sin jernbaneinfrastruktur til trafikkselskabet eller til tredjemand.

§ 14. Kommunalbestyrelser, som ved lovens ikrafttræden deltager i privatbaneselskaber, kan tillige deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

§ 15. Adgangen for koncessionshavere til at drive jernbanevirksomhed berøres ikke af, at de hidtidige koncessioner udløber, forudsat at lovgivningens øvrige betingelser for at drive virksomheden er opfyldt.

*Stk. 2.* Ved udløb af koncessioner forbliver bestemmelser om ret for staten til at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur i kraft, så længe der drives regelmæssig passagertrafik på den pågældende strækning og indtil 1 år efter meddelelse til transport- og energiministerens om ophør af sådan drift.

§ 16. Ved anvendelse af bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbanens infrastruktur skal tilskud ydet af det offentlige til de pågældende privatbaners drift eller anlæg efter den 1. januar 2001 ikke medregnes som indtægt for de pågældende privatbaner ved opgørelse af anlæggenes nettoudbytte eller ved beregning af værdien af aktierne i selskaberne. Tilsvarende skal der bortses fra et eventuelt tilskudselement i betaling ydet af det offentlige i henhold til kontrakt om udførelse af trafik som offentlig service.

*Stk. 2.* Bestemmelser i lov eller koncession om ret for staten til at overtage privatbanernes infrastruktur har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

#### Bestemmelser for ikke koncessionerede banestrækninger

§ 17. § 12 og § 13, stk. 1, 2 og 4, finder tilsvarende anvendelse for de ikke koncessionerede banestrækninger Høng-Slagelse og Hillerød-Snekkersten.

*Stk. 2.* § 12, stk. 1, nr. 1, finder tilsvarende anvendelse for banestrækningen Snekkersten-Helsingør.

§ 18. Trafikkselskabet på Sjælland kan på grundlag af denne lov uden betaling af afgifter og gebyrer få tinglyst sine rettigheder og adkomstforhold vedrørende banestrækningen Hillerød-Snekkersten.

*Stk. 2.* Hvis regelmæssig passagertrafik ophører på banestrækningen Hillerød-Snekkersten, har staten ret til vederlagsfrit at overtage jernbaneinfrastrukturen med tilhørende arealer, stationsbygninger m.v.

*Stk. 3.* Statens ret til overtagelse af jernbaneinfrastruktur efter stk. 2 har gyldighed mod enhver uden tinglysning.

#### Trafikbetjening på privatbanestrækninger og ikkekoncessionerede banestrækninger

§ 18a. Træder i kraft: Dato ikke fastsat

### Kapitel 3

#### Tilladelser til rutekørsel

§ 19. Ved rutekørsel forstås regelmæssig befording af personer med motorkøretøj i en bestemt trafikforbindelse, som finder sted over mindst 3 kørselsdage og mindst én gang om ugen, og hvor på- eller afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder, jf. dog stk. 2. Der kan tillige tilbydes en ekstra ydelse, hvis kørslen er åben for alle uanset ønske om benyttelse af denne ekstra ydelse.

*Stk. 2.* Er rutekørslen åben for alle, betegnes denne som »almindelig rutekørsel«. Uanset stk. 1 forstås ved almindelig rutekørsel endvidere

1) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over befording til behandling, terapi og lign., jf. § 11, og

2) kørsel af passagerer for jernbanevirksomheder og luftfartsselskaber, der er ramt af trafikforstyrrelser.

*Stk. 3.* Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som »speciel rutekørsel«.

*Stk. 4.* Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikkselskabers områder, over mere end området for trafikkselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionkommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§ 20. Der kræves tilladelse til udførelse af almindelig rutekørsel. Til speciel rutekørsel kræves tilladelse, hvis kørslen udføres med motorkøretøj indrettet til befording af mere end 9 personer, inkl. føreren.

*Stk. 2.* Tilladelse til rutekørsel udstedes med gyldighed i indtil 5 år. Tilladelser til trafikkselskaber og Bornholms Regionkommune udstedes dog med gyldighed indtil videre.

§ 21. Tilladelse til udførelse af rutekørsel, der ikke er fjernbuskørsel, gives af transport- og energiministerens. Ved afgørelsen skal der tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes ved anvendelse af eksisterende offentlig servicetrafik.

*Stk. 2.* Transport- og energiministerens fastsætter regler om trafikkselskabernes og Bornholms Regionkommunes rutekørsel, herunder om, at der ikke skal foretages nogen behovsprøvelse som nævnt i stk. 1.

§ 22. Tilladelse til fjernbuskørsel gives af transport- og energiministerens.

*Stk. 2.* Transport- og energiministerens kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikkselskabs område, inden for Bornholms Regionkommunes område eller mellem to trafikkselskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

*Stk. 3.* Tilladelse til fjernbuskørsel kan kun gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

§ 23. Transport- og energiministerens kan fastsætte regler om

- 1) afgivelse af indberetninger om buskørselens omfang og udøvelse,
- 2) varsel om ophør, hvis tilladelsens indehaver inden tilladelsesperiodens udløb vil ophøre med at drive ruten,
- 3) pligt for indehaveren af tilladelsen til at fortsætte kørslen indtil det tidspunkt, hvor den pågældende lovligt kan ophøre med kørslen, samt
- 4) øvrige vilkår for tilladelsen, herunder om rute, køreplan, takster og befordringspligt.

§ 24. En tilladelse til rutekørsel kan tilbagekalde, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen, eller hvis en fører eller en anden, der optræder i busvirksomhedens interesse, gentagne gange groft har overtrådt vilkårene for tilladelsen.

*Stk. 2.* Tilbagekaldelse af en tilladelse sker på tid fra 1 til 5 år eller indtil videre. Tilbagekaldelsen skal indeholde oplysning om indbringelsesmuligheden efter stk. 3 og fristen herfor.

*Stk. 3.* En afgørelse om tilbagekaldelse efter stk. 1 kan forlanges indbragt for domstolens. Anmodning herom skal inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt indehaveren af tilladelsen, fremsættes over for den myndighed, der har givet tilladelsen. Myndigheden anlægger sag mod den pågældende i den borgerlige retsplejes former.

*Stk. 4.* Anmodning om sagsanklag vedrørende tilbagekaldelse har opsættende virkning, men retten kan ved kendelse bestemme, at den på-

gældende under sagens behandling ikke må udøve den virksomhed, tilladelsen vedrører. Hvis tilbagekaldelsen findes lovtig ved dommen, kan det i denne bestemmes, at anke ikke har opsættende virkning.

§ 25. En tilladelse til rutekørsel bortfalder, hvis indehaveren ikke længere har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring i henhold til busloven.

§ 26. En tilladelse, der er tilbagekaldt eller bortfaldet, jf. §§ 24 og 25, skal straks afleveres til den myndighed, der har givet tilladelsen.

## Kapitel 4

### Rejsekort og rejseplan

§ 27. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringsystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 28. Trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Ørestadselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

## Kapitel 5

### Kontrolafgift og straffebestemmelser

§ 29. Et trafikselskab kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet eller kort).

Stk. 2. Et trafikselskab kan forlange, at en passager, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billet eller kort), skal forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

Stk. 3. Beløb efter stk. 1 kan inddrives ved udpanning og indeholdelse i løn m.v. efter reglerne for inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Skyldige beløb kan endvidere inddrives ved modregning i overskydende skat.

Stk. 4. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan eftergive beløb efter stk. 1 efter reglerne i opkrævningsloven.

Stk. 5. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for restanceinddrivelsesmyndigheden om kravets berettigelse, om berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for restanceinddrivelsesmyndigheden, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Stk. 6. Afgørelse efter stk. 5 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 7. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 5 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

Stk. 8. Overskrides den i stk. 7 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Justitsministeren kan dog undtagelesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

§ 30. Medmindre højere straf er forskyldt efter anden lov, straffes med bøde den, der kører rutekørsel uden tilladelse eller overtræder vilkårene i en sådan tilladelse.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

## Kapitel 6

### Bemyndigelser, ikrafttræden og overgangsbestemmelser m.v.

§ 31. Transport- og energiministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen for jernbane og færger, Færdselsstyrelsen eller andre statslige myndigheder under Transport- og Energiministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 2. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages til transport- og energiministeren.

§ 32. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

§ 33. Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, ophæves. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af de to love. Ministeren kan fastsætte, at de to loves enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 2. Lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne ophæves. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Transport- og energiministeren bemyndiges til at ophæve bestemmelser i koncessioner (privatbaneceneretsbevillinger), som er i modstrid med Danmarks internationale forpligtelser, eller som ikke er tidsvarende.

§ 34. I en overgangsperiode forud for etablering af trafikselskaberne, jf. § 1, stk. 1, får forberedelsesudvalgene for regionerne til opgave at forberede oprettelsen af trafikselskaberne. Forberedelsesudvalgene for Region Sjælland og Region Hovedstaden får i fællesskab til opgave at forberede oprettelsen af trafikselskabet på Sjælland.

§ 35. Tilladelser udstedt i henhold til § 3, stk. 1, i lov om buskørsel er gyldige i overensstemmelse med tilladelsens indhold. Bestemmelserne om rutekørsel i denne lov gælder også for disse tilladelser.

§ 36. Bekendtgørelser fastsat i medfør af lov om buskørsel og i medfør af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov eller lov om buskørsel.

§ 37. I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 19. februar 2003, som ændret ved § 1 i lov nr. 474 af 9. juni 2004, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 2 og 5, ophæves.

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 2 og 3.

2. § 1 c, 1. pkt., affattes således:

»Tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring eller udlejning af motorkøretøjer udstedes med gyldighed i indtil 5 år.«

3. Kapitel 2 ophæves.

4. I § 2 a, stk. 1, ændres »7« til »6«.

5. § 2 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Færdselsstyrelsen træffer afgørelse i alle andre sager og fungerer samtidig som sekretariat for Vejtransportrådet. Færdselsstyrelsen kan i forbindelse hermed modtage oplysninger fra organisationer.«

6. § 2 a, stk. 3, 2. pkt., affattes således:



»Dog fastsætter Færøelsstyrelsen de nærmere vilkår for internationale tilladelser, som udstedes efter § 1, stk. 2, nr. 1.«

7. §§ 3-7 ophæves.

8. § 14, stk. 5, ophæves.

Stk. 6-8 bliver herefter stk. 5-7.

9. I § 14, stk. 6, der bliver stk. 5, ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

10. I § 14, stk. 8, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1, 2 og 3« til: »stk. 1 og 2«.

11. I § 15 ændres to steder »§ 14, stk. 4-6«, til: »§ 14, stk. 4 og 5«, og fire steder ændres »§ 14, stk. 7«, til: »§ 14, stk. 6«.

12. I § 15, stk. 5, ændres »stk. 3« til: »stk. 2«.

13. I § 16, stk. 3, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2«.

14. I § 18, stk. 1, nr. 8, ændres », samt« til: ».«

15. § 18, stk. 1, nr. 9, ophæves.

16. § 18 a og § 19 ophæves.

17. I § 22, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 1, stk. 1-3«, til: »§ 1, stk. 1 og 2«,

§ 38. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.



EUROPA-KOMMISSIONEN  
GENERALDIREKTORATET FOR ENERGI OG TRANSPORT

Generaldirektøren

Bruxelles, den 26 AOUT 2008  
TREN/A.2 AMG/kd D(2008) 431548

Vedr.: **Statsstøtte N 332/08 – Danmark – Kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken**

Hr. ambassadør

Kommissionen modtog den 30. juni 2008 en elektronisk meddelelse fra Danmarks Faste Repræsentation ved Den Europæiske Union om et program for kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken. Sagen er registreret under nummer N 332/08.

Jeg beklager imidlertid at måtte meddele Dem, at ovennævnte meddelelse er ufuldstændig, og at yderligere oplysninger derfor er nødvendige, for at Kommissionen kan fortsætte sin vurdering af, om den foreslåede ordning er forenelig med fællesmarkedet. I henhold til artikel 5, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 659/99 af 22. marts 1999<sup>1</sup> skal jeg derfor anmode Dem om at bede de danske myndigheder om senest en måned efter modtagelsen af dette brev at tilsende Kommissionen de oplysninger, der er anført i bilaget.

Desuden skal jeg gøre Dem opmærksom på, at EF-traktatens artikel 83, stk. 3, har opsættende virkning, og jeg skal minde de danske myndigheder om artikel 3 i ovennævnte forordning (EF) nr. 659/99, hvori det fastsættes, at ny støtte ikke må gennemføres, før Kommissionen har vedtaget eller anses for at have vedtaget en beslutning, hvori den godkender en sådan støtte. Endelig skal jeg minde om, at enhver støtte, der ydes i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, dvs. inden Kommissionen har truffet sin endelige beslutning, vil kunne kræves tilbagebetalt af de støttemodtagere, der uretmæssigt har modtaget støtte.

Hvis De har spørgsmål til ovenstående, kan De naturligvis få yderligere oplysninger hos den relevante tjenestegren i mit generaldirektorat.

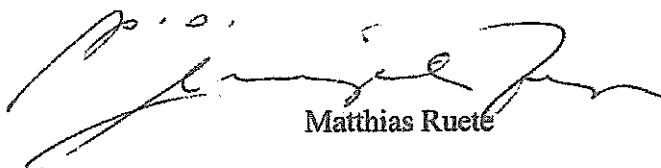
---

<sup>1</sup> EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

H.E. ambassadør Claus Grube  
Danmarks faste repræsentant  
ved Den Europæiske Union  
Rue d'Arlon 73  
1040 BRUXELLES

Sagen behandles i kontoret for det indre marked og konkurrence. Kontaktpersonerne er kontorchef Jean-Louis Colson (tlf.: +32-2-296.09.95, fax: +32-2-296.41.04, e-mail: Jean-Louis.Colson@ec.europa.eu) og [redacted] (tlf.: +32-2-296-[redacted] fax: +32-2-296.41.04, e-mail: [redacted]@ec.europa.eu).

Med venlig hilsen




Matthias Ruete

## Bilag

1. De danske myndigheder anfører i meddelelsen, at den påtænkte foranstaltning ikke kan anses for at indebære støtte. Kan De gøre nærmere rede for, om betingelserne i Altmarkdommen er opfyldt i dette tilfælde? Hvis en af betingelserne ikke er opfyldt, bør foranstaltningen betragtes som statsstøtte, men den kan også anses for at være forenelig med traktaten, hvis bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1191/69 er opfyldt.
2. De tre selskaber, der er tale om, vil i forskelligt omfang komme til at stå i en gunstigere situation end for øjeblikket. Det selskab, der får færrest fordele, er Abildskou, som kun vil få kompensation for rabatter, der allerede er ydet på kommercielle vilkår og på frivillig basis for børn under 12 år. Det selskab, der får flest fordele, er Gråhundbus, som vil få fuld kompensation for rabatter, der ydes til pensionister, og 50 % for rabatter til børn under 12 år. Indføres den nye ordning, øges selskabernes indtægter nødvendigvis, og de offentlige myndigheder pålægger åbenbart ikke disse selskaber andre forpligtelser (f.eks. nedsættelse af taksterne). Kan De give en begrundelse herfor på grundlag af statsstøttereglerne? Hvorfor er det nødvendigt, at staten yder kompensation for manglende indtægter, som et selskab tidligere og frivilligt har henført under forretningspraksis?
3. Gælder kompensationerne for alle operatører på lige vilkår? Rabatterne fastsættes i forhold til en standardbillet. Forlanger alle selskaber samme pris for en standardbillet?
4. Operatørerne modtager kompensation for de omkostninger, der følger af at yde rabatterne, samt en rimelig fortjeneste. Hvordan beregnes denne rimelige fortjeneste? Hvorfor er det berettiget med en rimelig fortjeneste foruden kompensation i tilfældet Gråhundbus? Er den rimelige fortjeneste allerede indregnet i kompensationen? Er det nødvendigt at indregne en rimelig fortjeneste i tilbagebetalingen?
5. Må de pågældende selskaber fortsat yde eller indføre andre rabatter?
6. Kan de danske myndigheder bekræfte, at der ikke vil blive udbetalt kompensation, før Kommissionen har vedtaget sin beslutning?

DEPARTEMENTET

Dato **25 SEP: 2008**  
Dok.id  
J. nr. 553-9  
Deres ref.  
Sagsbeh. 

European Commission  
DG for Energy and Transport  
Rue J.-A. DeMott 24-28  
B - 1049 Brussels  
Att. Mr. Jean-Louis Colson

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
koltrafik@tm.dk

Telefon 33 92 33 55  
www.tmm.dk  
Bank Danske Bank,  
reg. 0216 kt. 4069 0658 80  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717


**State aid N332/08 – Denmark – compensation to fjernbus-operators for rebates to certain passenger groups**

On 26 August 2008 the Commission asked the Danish Government a number of questions concerning the above mentioned case.

In the view of the Danish Authorities this case could have implications on other on going files concerning state aid e.g. C 41/2008 (ex NN 35/2008). The Danish Authorities would therefore need to ask the Commission for more time to examine possible connections further in order to give an exhaustive and sufficiently precise answer.

Work is under progress as regards the preparation of an answer to the questions raised by the Commission, but the Danish Authorities, request a postponement of the deadline for the submission of the answers until 10 October 2008.

Yours sincerely



Lasse Winterberg  
Head of Division



EUROPA-KOMMISSIONEN  
GENERALDIREKTORATET FOR ENERGI OG TRANSPORT

DIREKTORAT A – Generelle Anliggender  
Det indre marked og konkurrence

Bruxelles, den 29 SEP. 2000  
TREN A2 mg D (2008) 435925

StateAid@ks.dk

Vedr.: Statsstøtte N 332/08 – Danmark – Kompensation til fjernbusoperatører  
for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken

Hr. ambassadør

Generaldirektoratet for Energi og Transport har modtaget Deres brev af 26/09/2008, indeholdende anmeldelsen af ovennævnte støtteprojekt.

Fristen på to måneder for undersøgelsen af dette projekt løber fra den 10/10/2008, dvs. dagen efter Kommissionens modtagelse af anmeldelsen.

Hvis det efter en første undersøgelse viser sig, at denne anmeldelse er ufuldstændig, vil Deres regering blive underrettet herom. I så fald begynder undersøgelsesfristen først at løbe fra modtagelsen af de supplerende oplysninger, der er nødvendige, for at Kommissionen kan vurdere det anmeldte projekt.

Med venlig hilsen



J.L. COLSON  
Kontorchef

DEPARTAMENTET

Dato = **9 OKT. 2008**  
J. nr. 553-9

Europa-Kommissionen  
Generaldirektoratet for Energi og Transport  
B-1049 Bruxelles  
Belgien  
Att. Jean-Louis Colson

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
koltrafik@trm.dk

Telefon 33 92 33 55  
www.trm.dk  
Bank Danske Bank,  
reg. 0216 kt. 4069 0658 80  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

**Statsstøtte N332/08 – Danmark – kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken**

Kommissionen har den 26. august 2008 fremsendt en række spørgsmål vedrørende ovenstående sag.

Den 26. september 2008 anmodede de danske myndigheder om en udsættelse af svarfristen til den 10. oktober 2008, og Kommissionen imødekom den 29. september de danske myndigheders anmodning.

./ Vedlagt denne skrivelse er de danske myndigheders svar på Kommissionens spørgsmål.

Med venlig hilsen



Dorthe Nøhr Pedersen  
Afdelingschef

DEPARTEMENTET

Dato - 9 OKT. 2008

Dok.id

J. nr. 553-9

Kollektiv trafikkontoret

**Statsstøtte N332/08 – Danmark – kompensation til fjernbusoperatører for rabatter til bestemte passagergrupper i fjernbustrafikken**

Den danske stat fokuserer på at sikre tilstrækkelige transportydelser til alle borgere samtidig med, at staten i disse bestræbelser tager hensyn til miljøet samt trængselsproblemer. Den danske stat ser den kollektive trafik som en væsentlig del af løsningen på de udfordringer, som skabes af stigende krav om mobilitet for personer og varer.

Som led i arbejdet med at løse de kommende års udfordringer på transportområdet ønsker den danske stat at sikre, at bestemte kundegrupper opnår nærmere fastsatte rabatter i fjernbustrafikken. Fjernbustrafikken udgør et supplement til det øvrige net af kollektiv trafik, der udføres med tog og bus. Ordningen omfatter rabatter til børn, studerende og pensionister, og udformes som en offentlig tjenesteydelse, hvor fjernbusoperatørerne modtager kompensation for de omkostninger, der følger af at yde rabatterne.

Kommissionen har i brev af 26. august 2008 stillet de danske myndigheder seks spørgsmål i forbindelse med Kommissionens godkendelse af ovennævnte ordning. Transportministeriet skal besvare spørgsmålene således:

*1. De danske myndigheder anfører i meddelelsen, at den påtænkte foranstaltning ikke kan anses for at indebære støtte. Kan De gøre nærmere rede for, om betingelserne i Altmark-dommen er opfyldt i dette tilfælde? Hvis en af betingelserne ikke er opfyldt, bør foranstaltningen betragtes som statsstøtte, men den kan også anses for at være forenelig med traktaten, hvis bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1191/69 er opfyldt.*

Det fremgår af EF-Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans, præmis 88-93, at kompensation for udførelse af forpligtelser til offentlig tjeneste ikke er statsstøtte i traktatens forstand, såfremt følgende fire betingelser er opfyldt:

- 1) Modtageren skal være pålagt at opfylde klart definerede offentlige forpligtelser,
- 2) kriterierne for grundlaget for beregningen af kompensationen skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde,





3) kompensationen må ikke overstige udgifterne forbundet med opfyldelse af forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til indtægter og opnåelse af en rimelig fortjeneste, og

4) kompensationen skal - når overdragelsen af den offentlige forpligtelse ikke er sket ved offentligt udbud - fastlægges på grundlag af en analyse af gennemsnitsomkostningerne i en veldrevet virksomhed, udstyret med tilstrækkelige transportmidler mv.

Det er de danske myndigheders opfattelse, at den foreslåede rabatordning lever op til samtlige disse krav.

Hvad angår det *første kriterium bemærkes, at* rabatkravene i ordningen er klart definerede, de er gældende for en velafgrænset kundegruppe, og de er gældende inden for et bestemt geografisk område. Endvidere er ordningen åben for alle vognmænd, der udfører fjernbustrafik efter reglerne i Lov om trafikskaber.

Også det *andet kriterium* i Altmark-dommen er opfyldt, idet rabatvilkårene er fastlagt på forhånd og på en objektiv og gennemsigtig måde. Med henblik på at udelukke overkompensation fremgår det af ordningen, hvorledes kompensationen beregnes, samt hvordan tilskuddet ydes. Fjernbusoperatørerne i rabatordningen kompenseres således fuldstændig ens og ud fra det samme princip. Kompensationen svarer til en 25 % reduktion i taksten for en standardbillet for pensionister og studerende fredag – søndag samt 50 % reduktion på en standardbillet for gratisbefordring af børn.

Disse krav gælder for alle fjernbusoperatører, der vælger at deltage i ordningen, og ordningen er åben for alle operatører – nuværende såvel som kommende – der måtte ønske at deltage.

Det *tredje kriterium* i Altmark-dommen er ligeledes opfyldt, idet kompensationen er fastsat, så den svarer til de udgifter, fjernbusoperatørerne pålægges ved opfyldelse af forpligtelsen – og under hensyn til fjernbusoperatørernes indtægter samt et rimeligt overskud.

I den forbindelse bemærkes, at Retten ved dom af 12. februar 2008 i sag T-289/03, BUPA, har præciseret principperne i Altmark Trans-dommen i relation til tilfælde, hvor der på generelt grundlag og i forhold til en række virksomheder ydes kompensation for ensartede forpligtelser til offentlig tjeneste. Som det fremgår af denne dom, kan det i sådanne tilfælde ikke kræves, at myndighederne påviser, at kompensationen for hver enkelt virksomhed skal svare til præcist denne virksomheds meromkostninger, idet det tværtimod er i overensstemmelse med formålet med, og tankegangen bag den tredje betingelse i Altmark-dommen, såfremt kompensationen for hver enkelt virksomhed er baseret

på vurderinger af de gennemsnitlige økonomiske virkninger for de virksomheder, der pålægges forpligtelserne (præmis 237).

I BUPA-dommens præmis 220 fastslog Retten endvidere, at Kommissionens kontrol af, om medlemsstaternes kompensation af en tjenesteydelse af generel økonomisk interesse (SGEI) er nødvendig og forholdsmæssig (dvs. den tredje Altmark-betingelse), er begrænset. Retten udtalte således, at "for så vidt angår den skønsbeføjelse, medlemsstaten har i forbindelse med fastlæggelsen af en [SGEI-opgave] og betingelserne for gennemførelsen heraf, herunder i forbindelse med bedømmelsen af de merudgifter, som opfyldelsen heraf indebærer, hvilke udgifter afhænger af komplicerede, økonomiske forhold, er rækkevidden af den kontrol, Kommissionen har beføjelse til at udøve, begrænset til spørgsmålet, om der er begået en åbenbar fejl".

De fjernbusoperatører, der vælger at indtræde i ordningen påføres i hvert fald følgende typer af omkostninger:

- Ordningen påfører for det første fjernbusoperatørerne et indtægtstab i form af tabte billetindtægter
- De fjernbusoperatører, der deltager i ordningen, begrænses i deres kommercielle handlefrihed. Fjernbusoperatørerne begrænses eksempelvis i forhold til at kunne give rabatter med udgangspunkt i individuelle overvejelse om kapacitet og kundegrundlag. Denne indskrænkning i operatørernes kommercielle handlefrihed udgør en omkostning, som ikke kan fastsættes entydigt, og som varierer mellem operatørerne afhængigt af deres kundegrundlag, kapacitet mm.
- Fjernbusoperatørernes kapacitet er ofte begrænset fredag – søndag, hvilket indebærer, at operatørerne som oftest kan sælge billetter i dette tidsrum til fuld pris.
- Hvis efterspørgslen stiger som følge af rabatordningen, kan det medføre øgede omkostninger til kapacitetsudvidelser samt øgede udgifter til vedligeholdelse af materiel.
- Rabatordningen påfører udgifter til yderligere administration, udarbejdelse af særskilt regnskab samt et revisorpåtegnet regnskab for ordningerne.
- Rabatordningen kan påføre udgifter til et nyt eller modereret billetsystem, der kan håndtere de nye billettyper samt afrapporteringen.

Fjernbusoperatørerne er endvidere berettiget til en rimelig fortjeneste, der er indeholdt i statens kompensation.

Det er samtidig de danske myndigheders forventning, at rabatordningen vil medføre positive økonomiske konsekvenser for fjernbusoperatørerne. De positive effekter består i en forventning om, at rabatterne vil medføre, at flere passagerer benytter sig af den kollektive bustrafik, hvilket igen vil medføre flere passagerindtægter for fjernbusoperatørerne.

De danske myndigheder har estimeret, at den positive effekt ikke modsvarer de negative effekter nævnt ovenfor, og at det derfor er nødvendigt for staten at kompensere fjernbusoperatørerne for at sikre de ønskede rabatter. Dette fremgår i realiteten også allerede af, at operatørerne ikke har ydet rabatter i et tilsvarende omfang ud fra kommercielle overvejelser. Det skal hertil bemærkes, at der i compensationen er indeholdt et rimeligt overskud således, at fjernbusoperatørerne ikke modtager en særskilt betaling, der skal udgøre et rimeligt overskud. Det samlede regnskab kan skematisk opstilles som følgende:

$\text{Omkostninger} + \text{rimeligt overskud} = \text{øget indtjening} + \text{kompensation}$

Det skal endvidere understreges, at der er lagt vægt på, at alle selskaber – af hensyn til opnåelse af lige konkurrence – kompenseres på enslydende vilkår.

Det er på den baggrund de danske myndigheders vurdering, at rabatordningen opfylder det tredje kriterium i Altmark-dommen.

Det fremgår af *det fjerde* kriterium i Altmark-dommen, at compensationen skal fastlægges på grundlag af en analyse af gennemsnitsomkostningerne i en veldrevet virksomhed. Det er de danske myndigheders opfattelse, at dette kriterium er opfyldt, idet alle fjernbusoperatører udfører bustrafik på et konkurrenceudsat marked, hvorfor det må antages, at deres omkostninger svarer til omkostningerne i en veldrevet virksomhed.

Fjernbusoperatørerne er for det første udsat for konkurrence fra andre fjernbusoperatører i form af den frie adgang til fjernbusmarkedet. Det vil sige, at nye fjernbusoperatører frit kan indtræde på markedet efter reglerne i Lov om trafikkselskaber på ruter, der allerede betjenes af andre fjernbusoperatører. Endvidere er fjernbusoperatørerne på en lang række strækninger udsat for reel konkurrence fra andre transportformer. Det drejer sig om konkurrence fra privatbilismen, tog samt passagertransport med fly.

På denne baggrund er det samlet set de danske myndigheders vurdering, at de fire kriterier i Altmark-dommen er opfyldt, og compensationen for udførelse af rabatforpligtelsen derfor ikke udgør statsstøtte.

*2. De tre selskaber, der er tale om, vil i forskelligt omfang komme til at stå i en gunstigere situation end for øjeblikket. Det selskab, der får færrest fordele, er Abildskou, som kun vil få kompensation for rabatter, der allerede er ydet på kommercielle vilkår og på frivillig basis for børn under 12 år. Det selskab, der får flest fordele, er Gråhundbus, som vil få fuld kompensation for rabatter, der ydes til pensionister, og 50 % for rabatter til børn under 12 år. Indføres den nye ordning, øges selskabernes indtægter nødvendigvis, og de offentlige myndigheder pålægger åbenbart ikke disse selskaber andre forpligtelser (f.eks. nedsættelse af taksterne). Kan De give en begrundelse herfor på grund-*

lag af statsstøttereglerne? Hvorfor er det nødvendigt, at staten yder kompensation for manglende indtægter, som et selskab tidligere og frivilligt har henført under forretningspraksis.

Tabellen nedenfor viser, hvilke rabatter de tre fjernbusoperatører giver til studerende, pensionister og børn på de relevante dage. Det fremgår af tabellen, at Abildskou slet ikke, og Thinggaard kun i meget begrænset omfang, yder de rabatter, som vil være fastlagt i en kontrakt med staten.

Selskab	Børnerabat u. 12 år (alle ugens dage)	Rabat til studerende (fredag - søndag)	Rabat til pensionister (fredag - søndag)
Gråhundbus	Gratisbefordring	Ingen rabat	ca. 25 %
Abildskou	ca. 50 %	Ingen rabat	Ingen rabat
Thinggaard	ca. 50 %	Ingen rabat	ca. 20 %

Det vil sige, at Abildskou ikke vil øge indtjeningen, hvis passagertallet er uændret. I tilfælde af uændret passagertal, vil Abildskou som hidtil eksempelvis få en indtjening på 50 % af en standardbillet for befordring af børn. Med indførelsen af rabatordningen vil fordelingen være hos kunderne, der vil opnå gratisbefordring af børn til forskel for hidtil, hvor kunderne har betalt 50 % af en standardbillet. Abildskou opnår først en potentiel mulighed for at opnå en fortjeneste, hvis de reducerede priser giver flere buspassagerer. Det samme gør sig gældende for Abildskous befordring af studerende og pensionister.

For fjernbusoperatøren Thinggaard, vil indtjeningen på samme måde heller ikke stige væsentligt. Det vil sige, at statens tilskud går til reducerede billetpriser, der kommer kunderne i den kollektive trafik til gode. Thinggaard yder dog i dag rabat til pensionister fredag – søndag, og i denne kategori vil Thinggaard opnå en begrænset refusion for en rabat, der ydes i dag.

Det er korrekt, at Gråhundbus i dag yder flere af de rabatter, som Gråhundbus vil blive pålagt, hvis selskabet indgår kontrakt med staten. Det indebærer, at Gråhundbus i et vist omfang vil blive kompenseret for rabatter, som selskabet i dag yder uden statstilskud.

Heroverfor skal spørgsmålet om ligebehandling mellem operatørerne afvejes. Ifølge ordningen behandles alle selskaber ensartet, hvilket har en positiv betydning for konkurrencen. Eksempelvis vil en ny fjernbusoperatør, der indtræder på markedet og er i konkurrence med Gråhundbus, kunne indgå en kontrakt med staten om rabatter til studerende, pensionister og børn.

Samtidigt bør der tages hensyn til omfanget af administration for henholdsvis de enkelte fjernbusoperatører og staten. Den foreslåede model er let at admini-

strere dels for staten, dels for de enkelte fjernbusoperatører. Den samlede udgift for staten er vurderet til at være mellem 9,6 og 12,1 mio. kr. om året for alle tre selskaber. Heraf vil en del gå til passagerne i den kollektive trafik i form af reducerede takster. Der er derfor et begrænset beløb, der vil gå til selskaberne, hvoraf det er uhensigtsmæssigt at bruge store midler på administration.

Det skal samtidigt bemærkes, at fjernbusoperatørerne driver trafik i konkurrence med bl.a. jernbanevirksomheder, der yder rabatter til bestemte befolkningsgrupper som led i deres forpligtelse til at yde offentlig tjeneste. Det kan derfor ikke udelukkes, at i hvert fald visse af de kommercielle rabatter, der i dag ydes af private fjernbusoperatører, er begrundet i konkurrence med disse jernbanevirksomheder.

Samlet set er det de danske myndigheders vurdering, at kompensationen sker som modydelse for en offentlig tjenesteydelse, der ikke ydes i forvejen. Det er korrekt, at Gråhundbus i et omfang i dag yder lignende rabatter, men heroverfor skal forholdet til lige konkurrence, ensartede kompensationsvilkår, den frie adgang til markedet, administrationsomkostninger og konkurrenceforholdet til jernbanevirksomheder afvejes.

*3. Gælder kompensationen for alle operatører på lige vilkår? Rabatterne fastsættes i forhold til en standardbillet. Forlanger alle selskaber samme pris for en standardbillet?*

De danske myndigheder kan bekræfte, at kompensationen gælder på lige vilkår for alle operatører.

Fjernbusoperatørerne udfører i dag fri trafik på markedsvilkår. Fjernbusoperatørerne fastsætter derfor prisen på standardbilletter ud fra kommercielle betragtninger. På samme måde har fjernbusoperatørerne hidtil, på baggrund af kommercielle overvejelser, fastsat rabatter. Fjernbusselskaberne forlanger derfor ikke samme pris for en standardbillet.

*4. Operatørerne modtager kompensation for de omkostninger, der følger af at yde rabatterne, samt en rimelig fortjeneste. Hvordan beregnes denne rimelige fortjeneste? Hvorfor er det berettiget med en rimelig fortjeneste foruden kompensation i tilfældet Gråhundbus? Er den rimelige fortjeneste allerede indregnet i kompensationen? Er det rimeligt at indregne en rimelig fortjeneste i tilbagebetalingen?*

Som nævnt ovenfor forventer de danske myndigheder, at ordningen vil påføre staten en årlig udgift på mellem 9,6 og 12,1 mio. kr. Heraf går en del direkte til passagererne i den kollektive trafik som reducerede billetpriser. Den anden del af beløbet går til fjernbusoperatørerne. Dette beløb skal dække de omkostninger, som der er redegjort for under gennemgangen af det første spørgsmål fra Kommissionen (det tredje Altmark-kriterium) – herunder et rimeligt overskud.



Det indebærer, at der i kompensationen er indeholdt en rimelig fortjeneste for den enkelte fjernbusoperatør. Fortjenesten vil således afhænge af, hvor mange yderligere passagerer og deraf afledte merindtægter, de reducerede billetpriser vil medføre. Merindtægten skal modregnes de udgifter, som følger for fjernbusoperatøren ved at indgå i ordningen, hvilket nødvendigvis må udvise et underskud, idet det ellers må forventes, at fjernbusoperatørerne allerede på baggrund af kommercielle overvejelser ville yde rabatter i samme omfang.

Den præcise fortjeneste kan ikke beregnes, idet de danske myndigheder ikke kender den præcise omkostningsprofil for de enkelte selskaber samt i sagens natur ikke kender den præcise efterspørgselseffekt. Det er dog vigtigt at understrege, at der er fri adgang til markedet for fjernbusruter samt fri adgang til ratordningen.

Det er korrekt, at Gråhundbus i et vist omfang umiddelbart kan synes at ville opnå en fortjeneste, idet Gråhundbus allerede yder visse af de foreslåede rabatter, men heroverfor skal forholdet til lige konkurrence, ensartede kompensationsvilkår, den frie adgang til markedet, administrationsomkostninger og konkurrenceforholdet til jernbanevirksomheder vægtes.

*5. Må de pågældende selskaber fortsat yde eller indføre andre rabatter?*

Fjernbusselskaberne kan frit indføre eller yde andre former for rabatter til andre kundegrupper eller på andre tidspunkter. Fjernbusoperatørerne vil dog ikke modtage nogen kompensation fra staten herfor.

*6. Kan de danske myndigheder bekræfte, at der ikke vil blive udbetalt kompensation, før kommissionen har vedtaget sin beslutning?*

De danske myndigheder kan bekræfte, at der ikke vil blive udbetalt kompensation til fjernbusoperatørerne, inden Kommissionen har vedtaget sin beslutning.

Telefax +45 33 38 14 40  
dnp@trm.dk  
www.trm.dk

---

**From:** [REDACTED]@ec.europa.eu [mailto:[REDACTED]@ec.europa.eu]  
**Sendt:** 23. oktober 2008 16:06  
**Til:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen  
**Cc:** Jean-Louis.Colson@ec.europa.eu  
**Emne:** State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

Dear Mrs Pedersen

1.- Could you confirm that the compensation for the reductions granted will not be cumulated with other state aid granted for the same eligible costs?

2.- Can you confirm that: the discounts envisaged are limited to the cost of the reductions and are applied to all undertakings envisaged and similar discounts are provided by Railway companies which might be in competition with bus transport. Moreover, accompanied children will travel for free everyday of the week and the undertaking will only be reimbursed 50% of the price of a standard adult ticket. The undertaking will have to assume the difference between the normal cost of the children transport and the compensation established which is 50% of the price of a standard adult ticket. There is no difference in terms of costs for the undertaking to transport adults or children (as long as these children occupy a seat). The compensations paid for the discounts take into account the costs incurred by the undertakings as well as the positive financial consequences for long-distance bus operators due to the increase of the demand.

Thank you

[REDACTED]

---

**From:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen [mailto:dnp@TRM.dk]  
**Sent:** Thursday, October 23, 2008 3:08 PM  
**To:** [REDACTED] (TREN)  
**Subject:** Telephone call

Dear [REDACTED]

I have tried to call you by phone - but you seem to be out of office right now - please call back or I'll try again later this afternoon

Venlig hilsen

**Dorthe Nøhr Pedersen**  
Afdelingschef

Transportministeriet  
Ministry of Transport  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

**Fra:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen

**Sendt:** 29. oktober 2008 09:03

**Til:** [REDACTED]@ec.europa.eu'

**Emne:** SV: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

Dear M [REDACTED]

Here is my answer to your two questions you mailed to med October 23:

1.

The operators will not receive any other compensation for the public service obligations laid down in the contract with the state concerning pensioners, students and accompanied children.

2.

I can confirm that all present as well as future bus operators, who carry out bus traffic according to the relevant act, which is "Lov om trafikkselskaber", are entitled to enter a contract with the state concerning the rebates.

Due to such a contract the operator must offer accompanied children free transport and for that obligation the operator will be reimbursed 50 % of the price of a standard adult ticket. The operator will receive a compensation of 50 % although an accompanied child will occupy a seat that the operator otherwise could

25-11-2008



have sold to an adult for the full rate.

The rebate scheme for the bus operators is similar to the rebates offered by the railway companies although rebate schemes offered by railway companies providing public service obligations are more widespread. The railway companies who carry out public service obligations are for example entitled to offer different rebates to students and pensioners throughout the week and also to give handicapped persons certain rebates. The compensation paid for the discounts take into account the costs incurred by the undertakings as well as the positive financial consequences the operators might obtain due to an increase in demand. The compensation as well as the obligations are the same for all operators, and the compensation is estimated corresponding to what is necessary to cover the costs incurred by fulfilling the public service obligations, taking into account a reasonable profit.

Best regards

Dorthe Nøhr Pedersen  
Permanent Under-Secretary of State

Ministry of Transport  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 65 30  
Telefax +45 33 38 14 40  
[dnp@trm.dk](mailto:dnp@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

[REDACTED]  
Fra: [REDACTED]@ec.europa.eu

Sendt: 21. november 2008 10:49

Til: TRM Dorthe Nøhr Pedersen

Cc: TRM [REDACTED]

Emne: RE: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

Prioritet: Høj

Good morning!

One more request of information

Can you provide information as regards:

- 1.- the costs of the undertakings concerned by the measure corresponds to the costs of a typical undertaking;
- 2.- the undertakings are well run;
- 3.- the undertakings are adequately provided with means of transport

so as to be able to meet the necessary public service requirements.

thanks  
[REDACTED]

---

**From:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen [mailto:dnp@TRM.dk]

**Sent:** Thursday, November 20, 2008 11:57 AM

**To:** [REDACTED] (TREN)

**Cc:** TRM [REDACTED]

**Subject:** SV: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

Dear [REDACTED] will you please mail me your phonenumber - One of my employees [REDACTED] would like to talk to you - thanks Dorthe

Venlig hilsen

**Dorthe Nøhr Pedersen**  
Afdelingschef

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 65 30  
Telefax +45 33 38 14 40  
dnp@trm.dk  
www.trm.dk

**From:** [REDACTED]@ec.europa.eu [mailto:[REDACTED]@ec.europa.eu]  
**Sent:** 20. november 2008 11:50  
**Til:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen  
**Emne:** RE: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

.....in particular also confirming that in one long distance bus service the legislation allows that several operators can provide the same service in competition each other in the absence of exclusive rights.

thanks  
 [REDACTED]

---

**From:** [REDACTED] (TREN)  
**Sent:** Thursday, November 20, 2008 9:50 AM  
**To:** 'TRM Dorthe Nøhr Pedersen'  
**Subject:** RE: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services  
**Importance:** High

Good morning

For the purpose of drafting the decision I need a clear description with references to the law in force (not long, maximum one page) of the organisation of the long-distance bus services in Denmark focusing among other in the rules on access to the market (authorisation, licence act required), the absence of exclusive rights, the possibility that several companies do the same service etc. -

I need it urgently in English.

Thank you for your cooperation

---

**From:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen [mailto:dnp@TRM.dk]  
**Sent:** Wednesday, October 29, 2008 9:03 AM  
**To:** [REDACTED] (TREN)  
**Subject:** SV: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services

Dear [REDACTED]

Here is my answer to your two questions you mailed to me October 23:

1.

The operators will not receive any other compensation for the public service obligations laid down in the contract with the state concerning pensioners, students and accompanied children.

2.

I can confirm that all present as well as future bus operators, who carry out bus traffic according to the relevant act, which is "Lov om trafikkselskaber", are entitled to enter a contract with the state concerning the rebates.

Due to such a contract the operator must offer accompanied children free transport and for that obligation the operator will be reimbursed 50 % of the price of a standard adult ticket. The operator will receive a compensation of 50 % although an accompanied child will occupy a seat that the operator otherwise could have sold to an adult for the full rate. The rebate scheme for the bus operators is similar to the rebates offered by the railway companies although rebate schemes offered by railway companies providing public

service obligations are more widespread. The railway companies who carry out public service obligations are for example entitled to offer different rebates to students and pensioners throughout the week and also to give handicapped persons certain rebates. The compensation paid for the discounts take into account the costs incurred by the undertakings as well as the positive financial consequences the operators might obtain due to an increase in demand. The compensation as well as the obligations are the same for all operators, and the compensation is estimated corresponding to what is necessary to cover the costs incurred by fulfilling the public service obligations, taking into account a reasonable profit.

Best regards

Dorthe Nøhr Pedersen  
Permanent Under-Secretary of State

Ministry of Transport  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 92 65 30  
Telefax +45 33 38 14 40  
[dnp@trm.dk](mailto:dnp@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

[REDACTED]

---

**Fra:** TRM [REDACTED]  
**Sendt:** 24. november 2008 14:44  
**Til:** [REDACTED]@ec.europa.eu'  
**Cc:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen; TRM Lasse Winterberg; TRM [REDACTED]  
**Emne:** SV: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services  
**Vedhæftede filer:** bestemmelser om fjernbuskørsel (2).doc  
**docId:** http://147.29.149.96/trmkoncp/DOK764855  
**SJ:** -1

Dear [REDACTED]

I herby send you the information you have requested. We are of course helpful if the provided information is not sufficient or if you need any other data do not hesitate to contact me.

Best regards

[REDACTED]

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Kollektiv trafikkontoret  
Frederiksholmskanal 27 F  
DK-1220 København K

Telefon +45 33 [REDACTED]  
Telefax +45 33 38 14 37  
[REDACTED]@trm.dk  
www.trm.dk

---

**Fra:** [REDACTED]@ec.europa.eu [mailto:[REDACTED]@ec.europa.eu]  
**Sendt:** 21. november 2008 10:49  
**Til:** TRM Dorthe Nøhr Pedersen  
**Cc:** TRM [REDACTED]  
**Emne:** RE: State aid N 332/08 - Denmark - Compensation to long-distance bus operators for discounts given to certain types of passengers using long-distance bus services  
**Prioritet:** Høj

Good morning!  
One more request of information

Can you provide information as regards:

- 1.- the costs of the undertakings concerned by the measure corresponds to the costs of a typical undertaking;
- 2.- the undertakings are well run;

DEPARTEMENTET

Dato 24. november 2008

Dok.id

J. nr.

Kollektiv trafikkontoret

Telefon 33 92

TRM.dk

## Uddrag af lov om trafikskaber (lov nr. 582 af 24. juni 2005) bestemmelser om fjernbuskørsel:

### § 19

.....

Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

### § 22. Tilladelse til fjernbuskørsel gives af transport- og energiministeren.

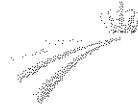
Stk. 2. Transport- og energiministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes område eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.

.....

### Uddybning af lovtæksten:

Alle private buskørselsvirksomheder, der har tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, kan ansøge om og få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foretages en vurdering af behovet for den ansøgte rute. Der er fri adgang til at ansøge om fjerbustilladelser efter reglerne i lov om trafikskaber, også på fjernbusruter, der allerede betjenes af andre fjernbusselskaber.

Tilladelse til fjernbuskørsel gives af Færdselsstyrelsen. En ansøgning herom kan imødekommes, hvis det af ansøgningen fremgår, at alle passagerer på den ansøgte rute er fjernbuspassagerer og der ikke skal befordres passagerer lokalt eller regionalt. Der kan gives tilladelse til, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for et trafikskabs område eller mellem to trafikskabers områder, hvis tilladelsesindehaveren indgår overenskomst herom med de berørte trafikskaber. Hverken Færdselsstyrelsen eller



et trafikselskab kan pålægge en vognmand, der har tilladelse til fjernbuskørsel at udføre befordring af lokale eller regionale passagerer.

Der stilles krav om, at der ved udførelse af fjernbuskørsel som minimum skal udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder. Dette krav er begrundet i et hensyn til offentligheden, der skal kunne regne med, at en fjernbusrute, der er åben for alle, er en forbindelse, der vil blive opretholdt igennem en længere periode. Tilladelsesordningen bliver administreret således, at det bliver fastsat som vilkår, at køreplaner og takster for ruterne skal være offentligt tilgængelige.

Fjernbusvognmændene er private virksomheder, der opererer på et liberaliseret marked, og på den baggrund antages det, at selskaberne er veldrevet med omkostninger svarende til andre aktører på markedet samt at selskaberne har tilstrækkeligt med materiel.