



MINISTEREN

Dato 21. januar 2009
Dok.id 769104
J. nr. 004-u18-767

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. december 2008 stillet mig følgende spørgsmål 203 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 203:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 2. december 2008 fra Danske Busvognmænd vedr. sociale kørselsordninger, jf. TRU alm. del - bilag 120."

Svar:

Henvendelsen fra Danske Busvognmænd giver mig anledning til at kommentere nogle af de punkter, hvor jeg er enig med Danske Busvognmænd, men også de punkter, hvor jeg er uenig i sagen om rabatter i den kommercielle fjernbusdrift

Det er vigtigt at pointere, at der er afgørende forskelle på den frie kommercielle fjernbusdrift og den offentlige servicetrafik på jernbanerne, som DSB og Arriva udfører på kontrakt med staten.

Den frie fjernbustrafik er ikke underlagt krav om, hvilke ruter der skal betjenes, hvilket betjeningsomfang der skal være, standsningsplaner, krav om takster eller rabatter, bodsbetingelser eller krav om regularitet, og hvis en rute ikke er lønsom, kan fjernbusoperatøren nedlægge kørslen.

Alt det står i kontrast til den offentlige servicetrafik på jernbanen, som DSB og Arriva udfører på kontrakt med staten. Den frie fjernbustrafik er ikke underlagt de samme restriktioner som den offentlige servicetrafik, og derfor kan de kommercielle fjernbusser ikke sammenlignes med DSB og Arriva.

Derfor giver det ikke umiddelbart mening at foreslå, at den kommercielle fjernbustrafik skal sidestilles med DSB's og Arrivas offentlige servicetrafik. Det er også denne pointe, som besvarelsen af TRU 396 og TRU 397 fra den 15. oktober 2007 bygger på. Det er samtidigt vurderingen, at dette ikke afskærer staten fra at lave rabatorordninger som den, der nu er godkendt af Kommissionen.

Jeg er principielt enig med Danske Busvognmænd, når deres advokat i notat af 10. oktober 2007 skriver, at man kan kompensere for en forpligtelse til at yde rabatter ved at overholde de såkaldte Altmark-Trans kriterier.



Det fremgår bl.a. af Altmark-trans kriterierne, at der kan kompenseres for omkostningerne ved at udføre en forpligtelse – herunder et rimeligt overskud. Det leder frem til et andet punkt, hvor jeg er meget enig med Danske Busvognmænds advokat, idet det fremgår af notatet af 10. oktober 2007, at der ikke er sammenhæng mellem indførelsen af dieselolieafgiften og den rabatordning, som nu er godkendt af Kommissionen. Man kan ikke indføre en overkompensation for eksempelvis en rabatordning, som har til hensigt at dække konsekvenserne af et andet formål.

Det fremgår af bilaget fra Danske Busvognmænd, at brancheorganisationen har arbejdet i længere tid på at få indført rabatordninger i fjernbustrafikken. Transportministeriet har ligeledes arbejdet på denne sag i længere tid.

Processen med anmeldelse af ordningen til Kommissionen er sket i overensstemmelse med ønske fra Danske Busvognmænd af hensyn til at sikre erhvervet mod senere tvivlsspørgsmål om, hvorvidt ordningen er i overensstemmelse med EU-reglerne. Med Kommissionens godkendelse den 13. januar 2009 har vi nu Kommissionens ord for, at ordningen flugter med EU-reglerne.

Jeg vil endvidere gerne benytte lejligheden til at kommentere nogle af de mere konkrete oplysninger, som Danske Busvognmænd fremfører.

Danske Busvognmænd skriver i det fremsendte notat, at McDermott har udarbejdet et juridisk notat til den ordning, ministeriet præsenterede for vognmændene i april 2008. Jeg vil hertil sige, at jeg ikke kender indholdet af det omtalte juridiske notat.

Danske Busvognmænd skriver i det fremsendte notat, at brancheforeningen den 24. juni 2008 havde et møde med ministeriet, og busvognmændene på dette møde ikke kunne få nogen informationer om indholdet af den ordning, der var anmeldt til Kommissionen. Jeg har fået oplyst, at der var tale om et orientingsmøde, og der på mødet blev oplyst ganske fyldestgørende om ordningens indhold – herunder at ordningen for pensionister og studerende foreslås at gælde fredag – søndag.

For så vidt angår Danske Busvognmænds anmodning om aktindsigt kan jeg oplyse, at Danske Busvognmænd den 14. november 2008 fik adgang til at gennemse korrespondancen mellem Transportministeriet og Kommissionen, og at dokumenterne efterfølgende er blevet sendt til Danske Busvognmænd.



Jeg vil afslutningsvis bemærke, at jeg er glad for, at Kommissionen den 13. januar 2009 har truffet en positiv afgørelse på den anmeldelse Transportministeriet har sendt til Kommissionen, og vi kan dermed snarest igangsætte rabatordningen. Endeligt kan jeg oplyse, at jeg har foreslået Danske Busvognmænd et møde, hvor der på teknikerniveau kan ske en afklaring af sagens realiteter for at få et fælles billede af, hvor sagen står.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Lars Barfoed