



Til lovforslag nr. L 8

Folketinget 2012-13

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 22. november 2012

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S samt fusionskatteloven

(Fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel, generel garantistillelse, bestyrelsessammensætning, mulighed for DSB og Naviair til at fusionere skattefrit med helejede datterselskaber, konsekvensændringer som følge af selskabsloven m.v.)

[af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget. Transportministeren har stillet ændringsforslag nr. 1, 2, 4, 5 og 6, og Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 3.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 3. oktober 2012 og var til 1. behandling den 23. oktober 2012. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 4 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 21. juni 2012 dette udkast til udvalget, jf. (2011-12), TRU alm. del – bilag 374. Den 11. oktober 2012 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 53 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

Et af udvalgets spørgsmål til transportministeren og dens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (S, RV, SF og EL) indstiller lovforslaget til vedtagelse med de af transportministeren stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlemmer af udvalget er således tilhængere af et statsejet, nationalt jernbaneselskab. Det giver som

udgangspunkt den mest sammenhængende og effektive jernbanetrafik i Danmark.

Det morads, som DSB er havnet i, er først og fremmest skabt af problemerne med IC4 og DSB's udenlandske engagementer. Årsagerne har været EU's udbudsregler og den tidligere regerings ladenståtil og ønske om at privatisere DSB og den blinde tiltro til de løfter, der blev givet af DSB's tidligere ledelse.

Enhedslisten støtter også lovforslaget, fordi det giver mulighed for at »hjemtage« DSB's datterselskaber. Enhedslisten ser det som et forsøg på at styrke DSB som det nationale jernbaneselskab og forsvare DSB mod privatisering i små bidder – en strategi, som tydeligvis var valgt af den tidligere regering.

Enhedslisten støtter, at fremtidige større indkøb af rullende materiel godkendes af transportministeren, som til brug for sin beslutning skal indhente en ekstern vurdering forinden forelæggelse for Finansudvalget. Enhedslisten mener dog, at Folketingets Transportudvalg bør have en formel placering i denne proces, og har arbejdet for dette synspunkt i udvalgsarbejdet med lovforslaget.

Enhedslisten støtter endvidere, at lovforslaget udvider muligheden for at anvende statsgarantien, hvis der lånes til driften. Det vil alt andet lige bidrage til at lette DSB's rentebyrde, bl.a. gennem refinansiering af hidtidige lån, med lavere rente til følge.

Et *mindretal* i udvalget (V) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (DF) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *tredje mindretal* i udvalget (LA) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget i ved 2. behandling. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *transportministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til titlen

1) I undertitlen ændres »DSB og Naviair« til: »DSB, Naviair og Energinet.dk«.

[Energinet.dk omfattes af muligheden for skattefri fusion]

Til § 1

2) I den under *nr. 7* foreslåede affattelse af § 3, *stk. 3*, der bliver *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»På tilsvarende måde kan tinglysning og anden registrering af DSB S-tog A/S' rettigheder ske på grundlag af denne lov.«

[Tinglysning af DSB S-tog A/S' rettigheder]

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et *mindretal* (V, LA og KF):

3) I den under *nr. 15* foreslåede affattelse af § 11 indsættes i *stk. 1* som 2. *pkt.*:

»I forbindelse med en eventuel integration af DSB S-tog A/S eller andre datterselskaber i DSB bibeholdes det pågældende selskabs særskilte regnskabsoplysninger i DSB's koncernregnskab, så der ikke sker ændringer i regnskabsfremlæggelse og udarbejdelse af regnskabsinformation for de pågældende selskaber.«

[Sikring af bibeholdelse af eksisterende regnskabsfremlæggelse og udarbejdelse af regnskabsinformation i tilfælde af integration af DSB S-tog A/S eller andre datterselskaber]

Af *transportministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

4) I den under *nr. 16* foreslåede affattelse af § 12 indsættes i *stk. 3, 1. pkt.*, efter »investeringer« ordene: »i rullende materiel«.

[Præcisering af, hvilke investeringer der omfattes af særlig godkendelsesprocedure]

Til § 2

5) I den under *nr. 1* foreslåede ændring af § 14, indsættes som *nr. 15*:

»15) Ved fusion af Energinet.dk, jf. selskabsskatteovens § 1, *stk. 1*, *nr. 2 g*, med et helejet datterselskab.«

[Mulighed for, at Energinet.dk skattefrit kan fusionere med et helejet datterselskab]

Til § 3

6) Som *stk. 3* indsættes:

»*Stk. 3. § 2* har virkning for fusioner, der vedtages den 1. januar 2013 eller senere.«

[Virkningstidspunkt for muligheden for, at DSB, Naviair og Energinet.dk kan fusionere skattefrit med helejede datterselskaber]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Forslaget om at ændre undertitlen skal præcisere, at lovforslaget også omfatter skattefri fusion af Energinet.dk.

Til nr. 2

Det foreslås med ændringsforslaget, at indholdet af den nugældende § 9, *stk. 2*, flyttes til den foreslåede affattelse af § 3, *stk. 3*, der bliver *stk. 2*.

Baggrunden er, at DSB har gjort opmærksom på, at der i forbindelse med DSB S-tog A/S' overtagelse af aktiver og passiver fra DSB's S-togsdivision fortsat udestår tinglysning af en række deklarationer, ligesom flere ejendomme mangler at blive adkomstberigtiget til DSB S-tog A/S. DSB vurderer, at det ikke vil være muligt at bringe alle relevante tinglysningsforhold i orden inden lovens ikrafttræden.

Det foreslås derfor, at der gives DSB S-tog A/S mulighed for at kontrollere, at alle forhold er på plads, inden indholdet i den nugældende hjemmel ophæves.

Der henvises til ændringerne i § 1, *nr. 6 og 8*, samt § 3, *stk. 2*.

Til nr. 3

Dansk Folkeparti vil med ændringsforslaget sikre, at DSB i tilfælde af integration af datterselskaber som eksempelvis DSB S-tog A/S fortsat bliver underlagt de samme regnskabskrav, som er gældende i dag, således at disse selskabers regnskabsoplysninger vil fremgå af DSB's koncernregnskab som i dag.

Til nr. 4

Ved en fejl er ordene »i rullende materiel« faldet ud af lovforslagets tekst. Hensigten har været, at den foreslåede nye procedure, hvorefter transportministeren godkender virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom, skulle gælde for investeringer i rullende materiel, hvor der har været problemer. Bestemmelsen præciseres derfor på dette punkt.

Til nr. 5

Ændringen medfører, at et datterselskab kan fusioneres skattefrit ind i Energinet.dk. Det er en forudsætning, at datterselskabet er helejet af Energinet.dk, det vil sige at Energinet.dk ejer alle aktierne i datterselskabet.

Til nr. 6

Muligheden for, at DSB, Naviair og Energinet.dk kan fusionere skattefrit med helejede selskaber foreslås at få virkning for omstruktureringer, der vedtages den 1. januar 2013 eller senere.

Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Magnus Heunicke (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)

Rasmus Prehn (S) Torben Hansen (S) Andreas Steenberg (RV) Rasmus Helveg Petersen (RV) Lone Loklindt (RV)

Jesper Petersen (SF) Jonas Dahl (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL)

Preben Bang Henriksen (V) Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfmd. Lars Christian Lilleholt (V)

Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF)

Jørn Dohrmann (DF) Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	9
Socialdemokratiet (S)	44	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 8

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra transportministeren
2	Slides anvendt ved den tekniske gennemgang for Transportudvalget den 11/10-12, fra transportministeren
3	Fastlagt tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Notat fra den tekniske gennemgang af lovforslaget den 11/10-12, fra transportministeren
5	1. udkast til betænkning
6	Ændringsforslag, fra transportministeren
7	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 8

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om der også er ekstern kompetence ud over kvalitetsvurderingen til stede ved anskaffelse af nyt materiel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om den eksterne kvalitetsvurdering også vil omfatte selve screeningen af mulighederne for at indkøbe nyt elmateriel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om de kommende indkøb af 15 eltog kan dække hele behovet mellem København og Esbjerg/Sydjylland med eldrift, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor det er nødvendigt at udvide reglerne for statsgaranti, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om lovforslagets bemærkninger til § 12, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om mulighederne for, at den udvidede statsgaranti vil betyde, at DSB's gæld stiger yderligere, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm., om de udvidede garantibestemmelser også vil gælde, når de nuværende kontrakter mellem Transportministeriet og hhv. DSB og DSB S-tog A/S udløber, til transportministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvornår en ophævelse af DSB S-tog A/S vil træde i kraft, til transportministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om den nuværende kontrakt mellem DSB S-tog A/S og Transportministeriet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm., om der tilføres færre ressourcer til S-togsdriften i forhold til den indgåede kontrakt mellem DSB S-tog A/S og Transportministeriet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om udarbejdelsen af årsrapporter for DSB's datterselskaber, til transportministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm. om, hvilke datterselskaber der fremover ikke vil udarbejdes årsrapporter for, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 13 Spm., om offentligheden i medfør af L 8 har samme mulighed for indsigt i DSB's økonomi, som tilfældet er i dag, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om DSB i medfør af L 8 er forpligtet til i årsregnskabet at opgøre selvstændige resultater for DSB's engagementer uden for landets grænser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om fortolkning af ministerens forpligtelse til ifølge jernbaneloven at kunne udarbejde et regnskabsreglement for DSB, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvilke eksterne parter ministeren har i tankerne i forbindelse med ekstern vurdering i forbindelse med udbud m.v., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om ministeren har overvejet, at private operatører i markedet med kendskab til udbud i forbindelse med togmateriel kan inddrages i den eksterne vurdering, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvordan inddragelsen af ekstern ekspertviden i forbindelse med indkøb af togmateriel harmonerer med ambitionen om, at danskerne skal være med til at vælge fremtidens tog, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvor stor en procentdel vægt der skal tillægges ekspertviden, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om de kompetencer, som ministeriet besidder om indkøb af togmateriel, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om L 8 under nogen omstændigheder stiller DSB eller dets datterselskaber bedre end fusioner mellem private virksomheder, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om forholdet mellem forventningen om, at eventuelle nye statsgarantier ikke udløses, og behovet for at lånefinansiere DSB's drift, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, hvilke initiativer ministeren vil tage, såfremt DSB med udgangen af 2014 ikke har været i stand til at effektivisere sin drift med 1 mia. kr., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om, hvor ofte Folketingets Finansudvalg skal godkende DSB's kreditramme/lån til drift, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om, hvor ofte og i hvilke tilfælde Europa-Kommissionen skal tage stilling til/godkende DSB's statsgaranterede lån til drift, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm., om ministeren kan garantere, at de foreslåede bestemmelser i L 8 om statsgaranti til driftslån til DSB ikke i specifikke tilfælde eller generelt kommer i strid med EU's regler om statsstøtte, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvordan ministeren vil sikre sig, at DSB ikke anvender statsgaranterede lån til drift til dækning af driftsunderskud i forbindelse med konkurrenceudsatte aktiviteter, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 28 Spm. om, hvorledes ministeren vil sikre, at DSB gennem muligheden for udvidet statsgaranti ikke modtager urimelige økonomiske og/eller markedsmæssige fordele i forhold til andre aktører i markedet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm., om banker og/eller kreditinstitutioner over for DSB har tilkendegivet, at DSB ikke kan optage lån på markedet til refinansiering af eksisterende lån samt finansiering af nye aktiviteter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om udviklingen på centrale nøgletal i DSB's regnskab, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm., om Europa-Kommissionen har været involveret i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget med hensyn til den udvidede brug af statsgaranti, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm., om regeringen specifikt har forelagt Europa-Kommissionen, at DSB stilles mere fordelagtigt end andre aktører i markedet ved at få stillet fleksible kreditfaciliteter til rådighed, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om finansieringsbehovet 2012-2014 (skønnet) opdelt på refinansiering af tidligere lån, nye lån til finansiering af nye aktiviteter og lån til dækning af underskud på driften, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm., om ministeren kan be- eller afkræfte, at DSB SOV i 2012-2014 skønnet vil have brug for statslige tilskud og statsgaranterede lån for samlet over 20 mia. kr., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om, hvilken regnskabsmæssig værdi DSB S-tog A/S' rullende materiel udgjorde, i henholdsvis 2005, 2008 og 2011, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om størrelsen af egenkapitalen i DSB S-tog A/S, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om, hvorvidt separate regnskabsoplysninger for DSB S-tog A/S, DSB Vedligehold m.fl. efter en evt. fusion med DSB SOV vil figurere selvstændigt i DSB's koncernregnskab, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om forhåndssonderingerne med Europa-Kommissionen vedrørende statsstøtte til DSB, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om ansvarsfordelingen mellem ministeriet, DSB's bestyrelse og DSB's direktion i forbindelse med fremtidige indkøb af rullende materiel til DSB, som finder sted på baggrund af en uafhængig ekstern vurdering, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm., om der vil kunne gøres ansvar gældende over for rådgiver for dårlig rådgivning i forbindelse med den eksterne vurdering, der efter lovforslaget fremover skal ledsage indkøb af rullende materiel til DSB, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm., om ministeren er enig i, at Folketingets Transportudvalg (TRU) bør inddrages formelt i processen ved indkøb af rullende materiel til DSB, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 42 Spm., om ministeren med konkrete eksempler kan belyse, hvad »væsentlige afvigelser« kan være, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm., om ministeren kan beskrive sine muligheder for at gribe ind over for væsentlige afvigelser, som ministeren af den ene eller anden grund finder ubegrundede, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm., om eksempler på udenlandske og for danske forhold anvendelige modeller for en evt. kommende hovedstadsordning, hvor S-tog indgår på linje med busser, metro m.v., til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om den økonomiske effekt på DSB's samlede omkostninger ved en fusion mellem DSB SOV og DSB S-tog A/S, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm., om der foreligger planer om fusion mellem DSB SOV og andre datterselskaber end DSB S-tog, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om det korrigerede resultat i DSB's delårsrapporter, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm., om ministeren kan opstille en tabel for det korrigerede resultat før skat 1.-3. kvartal for 2009-2012 svarende til tabel 1 (korrigeret resultat før skat), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm. om, hvad årsagen er til, at den samlede gæld i DSB's delårsrapport 1.-3. kvartal viser en stigning i den samlede gæld fra 16,9 mia. kr. i 2011 til 18 mia. kr. i 2012, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om, hvad årsagen er til, at de kortfristede lån i DSB's delårsrapport 1.-3. kvartal stiger fra 550 mio. kr. i 2011 til 1,4 mia. kr. i 2012, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm., om der fremover vil blive udarbejdet et særskilt regnskab/årsrapport for DSB Vedligehold, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm., om staten skal garantere for tab forårsaget af konkurrenceudsatte aktiviteter på Kystbanen og i udlandet, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm., om ministeren vil give tilsagn om, at ministerens godkendelse af DSB's beslutninger om tilrettelæggelse af udbud og indgåelse af kontrakt vedrørende materielindkøb vil blive givet efter drøftelser i forligskredsen bag det pågældende materielindkøb, til transportministeren, og ministerens svar herpå

Et af udvalgets spørgsmål til transportministerens og dennes svar herpå

Spørgsmål 53 og transportministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra DF.

Spørgsmål:

Vil ministeren give tilsagn om, at ministerens godkendelse af DSB's beslutninger om tilrettelæggelse af udbud og indgåelse af kontrakt vedrørende materielindkøb vil blive givet efter drøftelser i forligskredsen bag det pågældende materielindkøb, jf. L 8 nr. 16, stk. 3.

Svar:

Ja, hvor der er tale om, at indkøb af rullende materiel til DSB sker på baggrund af et forlig, vil beslutninger om udbud og om indgåelse af kontrakt blive drøftet i forligskredsen.

Jeg henviser desuden til min besvarelse af 9. november 2012 på spørgsmål 41, hvor spørgsmålet om inddragelse generelt af Transportudvalget er behandlet.