

Transportministeriet
Selskabscentret

Danish Transport Federation

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Via e-mail til akm@trm.dk og kmy@trm.dk

Høring (2. høring) vedrørende udkast til lovforslag om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S

DI Transport takker for det fremsendte høringsmateriale, der i forhold til 1. høring fra december 2011 består af en række yderligere ændringsforslag, herunder ændringer vedrørende anskaffelse af nyt materiel, ændrede procedurer for godkendelse af investeringer samt mulighed for udvidet statsgaranti til DSB.

Fokus i 1. høring bestod af en tidsmæssig opdatering af den gældende lovgivning samt ændringer som følge af ophævelsen af den tidligere aktieselskabslov samt ændringer i årsregnskabsloven. Vi fremførte på daværende tidspunkt en bekymring for, at de foreslåede ændringer markant vil reducere den offentlige indsigt med DSB's udførelse af offentlig servicetrafik, anvendelse af offentlige midler, herunder i forbindelse med SOV'ens relationer til datterselskaber, hvor disse reelt set kun eksisterer med baggrund i den forhandlede trafik. De synspunkter vi fremførte i vores høringssvar af 27. december 2011 er fortsat gældende. Vi vedhæfter for god ordens skyld det daværende høringssvar.

Vi bifalder forslaget i nærværende høring om, at der i forbindelse med anskaffelse af nyt rullende materiel føres særskilt tilsyn af transportministeren. Vi kan også tilslutte os intentionen om at forenkle procedurerne for godkendelse af investeringer, og i øvrigt reducere unødigt bureaukrati, hvor dette ikke reducerer den offentlige indsigt med dispositionerne.

Vi anbefalede i december en styrkelse af regnskabsreglementet for DSB med det formål at øge transparensen i forhold til anvendelsen af de betydelige offentlige midler, der tildeles DSB og DSB S-tog i forbindelse med udførelse af offentlig servicetrafik på forhandlet kontrakt. Sagerne vedrørende DSBFirst, DSB Vedligehold og kontrakter i udlandet understreger efter vores opfattelse behovet for større klarhed og indsigt i dispositionerne.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377 transport@di.dk
Danmark transport.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

Hannemanns Allé 25 Sundkrogskaj 20
København S København Ø

CVR: 16 07 75 93

På flere punkter rejser det aktuelle forslag (2. høring) en række nye principielle spørgsmål af langsigtet betydning for udviklingen på den danske jernbane.

De ændrede formuleringer omkring DSB S-tog efterlader det indtryk, at DSB S-tog A/S efterfølgende vil blive integreret i DSB SOV (fusion), jf. blandt andet den foreslåede § 15 b, hvor det foreslås, at DSB S-tog A/S kan opløses uden likvidation ved overdragelse af DSB S-tog A/S' aktiver og forpligtelser som helhed til DSB. Indtrykket forstærkes af, at der parallelt med nærværende høring også foretages en høring om et forslag vedrørende ændring af fusionsskatteloven vedrørende DSB og Naviair. Her foreslås fusionsskatteloven ændret således at DSB (og Naviair) kan foretage skattefri fusioner med deres helejede datterselskaber.

Hvis den bagvedliggende hensigt er, at berede vejen for integration af et datterselskab som DSB S-tog A/S i DSB SOV, vil det principielt betyde, at fremtidige effektiviseringer gennem udbud og konkurrence besværliggøres. En sådan grundlæggende ændring af strategien har bred samfundsøkonomisk betydning, og bør finde sted på baggrund af en grundig debat om fremtidens jernbanestrategi.

Under alle omstændigheder vil en integration medføre, at transparensen og den offentlige indsigt forringes, fordi aktiviteterne så ikke længere finder sted i velafgrænsede driftsenheder. Vedrørende kravet om regnskabsreglement foreslås det, at DSB-lovens bestemmelse om, at transportministeren fastsætter et regnskabsreglement for virksomheden (§ 11) sløjfes, således at det kun vil være bestemmelsen i Jernbaneloven, der fremover skal være gældende. Der henvises i lovbemærkningerne til, at der i dag eksisterer en unødvendig dobbelthjemmel.

Vi skal i den forbindelse anføre, at der er grundlæggende forskel på de to formuleringer. Hvor Jernbanelovens § 7 fastlægger, at Transportministeren **kan** fastlægge nærmere regler i et regnskabsreglement, betyder den nuværende formulering i DSB-lovens § 11, at transportministeren **skal** fastlægge et regnskabsreglement. Fjernes DSB-lovens nuværende bestemmelse, vil det implicit betyde, at kravet om regnskabsreglement i princippet kan besluttes at bortfalde. Det finder vi stærkt bekymrende, og skal derfor anbefale, at en eventuel ophævelse af DSB-lovens bestemmelser følges af en ændring i Jernbaneloven, således at kravet om regnskabsreglement ikke kan fraviges.

Der lægges med lovforslaget også op til en udvidet og mere generaliseret adgang for transportministeren til at stille statsgarantier overfor DSB's långivere og leverandører. I dag knyttes garantistillelser til konkrete investeringer. Vi nærer en vis bekymring i forhold til at åbne for en generel adgang til statsgaranti. Det vil efter vores opfattelse ikke blot kunne have negativ betydning for den offentlige indsigt og transparens, men vil også være betænkelig i forhold til EU's statsstøtteregele. Sidstnævnte spørgsmål berøres også i lovbemærkningerne (punkt 8, side 14). Vi er dog ikke overbeviste om, at den udvidede adgang til statsgaranti vil være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Det sunde og markedsbaserede investorprincip kan vanskeligt siges at være opfyldt, hvis der ikke foreligger dokumenterede business cases i forhold til kapitalfremskaffelsen.

Vi finder, jf. vores bemærkninger ovenfor, at der er grund til at nære bekymring for virkning og rækkevidde af flere af de foreslåede lovændringer. Vi står i den forbindelse til rådighed for en mere detaljeret drøftelse heraf.

Med venlig hilsen



Per Henriksen
DI Transport
33 77 46 72

Bilag: DI Transports høringsvar vedrørende Høring I, december 2011