

NOTAT

Dato 9. oktober 2012
J. nr. 2011-1930

Høringsnotat

Vedrørende forslag til Lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S samt fusionsskatte- loven

(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.)

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S har været i høring fra den 21. juni – 23. august 2012. Lovforslaget har i en tidligere version været i høring i perioden fra den 25. november - 28. december 2011. I den nye version af lovforslaget er bl.a. indeholdt forslag om ændring af fremgangsmåden ved anskaffelse af rullende materiel over en beløbsgrænse på 100 mio. kr. (beløbet reguleres). I den nye version af lovforslaget foreslås endvidere en mulighed for at udvide statsgaranti til DSB.

Lovforslaget er en kombination af et ønske om at gøre lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S mere tidssvarende, herunder at bestemmelser, der alene regulerede omdannelsen af DSB i 1999 til selvstændig offentlig virksomhed, udgår. Endvidere foreslås loven opdateret som følge af en ophævelse af den tidligere aktieselskabslov samt ændringer i årsregnskabsloven.

Udkast til lovforslag har været i høring hos:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva (inkl. Vestbanen), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (Dansk Industri), Banedanmark, BAT-Kartellet, Branche foreningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, DSB, Erhvervsstyrelsen, Forbundet af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemænd-



nes Fællesråd (FTF), Forbrugerrådet, Fælles Fagligt Forbund 3 F, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanenævnet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Københavns Kommune, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Miljøstyrelsen, Moderniseringsstyrelsen, Movia, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Regionstog, Stats- og Kommunalt ansattes Forhandlingsfællesskab (SKAF), Trafikstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

Udkast til lovforslag er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

Desuden har lovforslaget været offentligt tilgængelig på høringsportalen borger.dk i hele høringsperioden.

1. Høringssvar med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 15 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gengivet i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret i det efterfølgende.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

- a) Generelt
- b) DSB etablering og tinglysning af rettigheder
- c) S-tog A/S
- d) Selskabsloven
- e) Revision og regnskabsreglement
- f) Investeringsbeslutninger, herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel
- g) Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår
- h) Øvrige kommentarer

Skatteministeriet har desuden gennemført en høringsrunde fra den 10. – 23. august 2012 vedr. forslag om en ændring af fusionsskatteloven, som giver DSB og tilsvarende den selvstændige offentlige virksomhed Naviair mulighed for i givet fald at gennemføre en omstrukturering uden beskatning i form af skattefri fusion med helejede datterselskaber. Transportministeriet er bekendt med, at Skatteministeriet har modtaget to høringssvar. Høringssvarene er vedlagt. Lov-



forslaget giver således adgang til skattefrit at fusionere et helejet datterselskab ind i DSB eller Naviair. Der er ikke dermed tale om en begunstigelse af DSB og Naviair. Der er derimod tale om en ligestilling mellem DSB og Naviair og andre virksomheder, som er skattepligtige efter de samme regler som gælder for beskatning af aktie – og anpartsselskaber.

a) Generelt

DSB kan overordnet tilslutte sig lovforslagets formål om at ændre og forenkle loven på en række punkter, herunder procedurerne for investering, samt at gennemføre konsekvensændringer som følge af den nye selskabslov.

DSB peger på, at det er en helt afgørende forudsætning, at DSB -loven understøtter DSB's konkrete målsætning om øget effektivitet, bedre konkurrenceevne og større kundetilfredshed.

b) DSB etablering og tinglysning af rettigheder

DSB kan tilslutte sig forslaget om ophævelse af bestemmelserne i lovens § 3, stk. 1, 3 og 4. DSB har i den forbindelse noteret sig, at tidspunktet for ophævelsen af § 3, stk. 3, fastsættes af transportministeren, og at der herved gives DSB mulighed for at kontrollere, at alle forhold er på plads inden hjemlen udnyttes, og bestemmelsen ophæves.

Bemærkninger

Transportministeriet har noteret sig, at DSB kan tilslutte sig ophævelsen af § 3, stk. 1 og 4. DSB er for længst etableret, og der er derfor ikke længere behov for denne hjemmel. Imidlertid foreslås det, at der gives DSB mulighed for at kontrollere at alle forhold er på plads, inden hjemlen til tinglysning ophæves. Det foreslås derfor således, at DSB's mulighed for at tinglyse rettigheder på grundlag af loven jf. stk. 1 og 3 opretholdes. Dette opnås ved at samle disse to stykker til ét stykke, jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 7. Når DSB har gennemgået alle forholdene i forbindelse med etableringen, vil den nye affattelse af § 3 kunne træde i kraft jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 8. Når den nye affattelse af § 3 er trådt i kraft vil tinglysning ske efter de almindelige regler herfor. Der henvises til ændringer i § 1 nr. 7-8 samt den særlige ikrafttrædelsesbestemmelse jf. ændringen i lovforslagets § 3, stk.2.

c) S-tog A/S

DSB kan tiltræde, at bestemmelserne om DSB S-tog A/S' etablering, ejerskab, formål og ledelse ophæves, og at DSB forpligtes til at sikre, at der drives S-togstrafik i hovedstadsområdet på grundlag af en kontrakt med transportministeren om passagertrafik udført som offentlig service, jf. lov om jernbane § 8.



DI bemærker, at de foreslåede ændringer efterlader det indtryk, at DSB S-tog A/S efterfølgende vil blive integreret i DSB SOV (fusion), og 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.

Bemærkninger

Transportministeriet har taget DSB's bemærkninger til efterretning.

Louforslaget foreslås tilrettet således, at der blot er en henvisning til "jf. jernbaneloven" i stedet for "jf. jernbanelovens § 8".

Hertil kommer, at i stedet for at ophæve de enkelte §§'er, én efter én, i kapitel 2 (om DSB S-tog A/S) foretages en forenkling af lovforslaget således, at kapitel 2 ophæves på én gang. Den nugældende § 10, stk. 2 i nuværende kapitel 2 bibeholdes dog, men flyttes til en ny § 15 a, og konsekvensændres som følge af selskabsloven.

Vedrørende DI's bemærkninger om behovet for effektiviseringer gennem udbud bemærkes, at en eventuel ophævelse af DSB S-tog A/S's status som aktieselskab ikke ændrer på vilkårene for et eventuelt udbud af S-togsdriften. Økonomien i S-togs driften skal også fremover kunne opgøres særskilt.

d) Selskabsloven

DSB er generelt positiv overfor forslaget om, at selskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de fornødne tilpasninger og med de ændringer, som følger af DSB-loven.

DSB gør dog opmærksom på, at der med forslaget er behov for en nærmere gennemgang af den samlede DSB regulering (vedtægter, forretningsorden for bestyrelsen etc.). DSB foreslår, at ministeriet og DSB samarbejder herom.

Bemærkninger

Transportministeriet har noteret sig, at DSB er positiv overfor forslaget vedr. selskabslovens anvendelse. Transportministeriet foreslår, at lovforslaget præciseres (jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 12) således, at der står: "Selskabsloven, herunder de bestemmelser der gælder for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af DSB-loven.

Transportministeriet er enig i, at der vil være behov for en gennemgang af vedtægter m.v.



e) Revision og regnskabsreglement

Rigsrevisionen anbefaler, at henvisningen i lovforslagets § 11, stk. 2 til, at årsrapporten revideres efter årsregnskabslovens regler udelades, da kravene til revisionen reguleres efter lov om godkendte revisorer og revisionsvirksomheder. Bestemmelsen i lovtæksten i § 11, stk. 2 kan i stedet formuleres således: ”DSB’s årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for et år ad gangen. Genvalg kan ske”

Bemærkninger

Transportministeriet har taget Rigsrevisionens bemærkning angående revision til efterretning og foreslår lovforslaget ændret som anført af Rigsrevisionen jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 15.

DSB støtter forslaget om at lade bestemmelserne om regnskabsreglement være reguleret af jernbaneloven, men bemærker i den forbindelse, at fastsættelse af regnskabsreglementer for DSB og datterselskaber bør ske med tanke på de interne beslutningsprocesser, gennemsigtighed og anvendelighed samt det generelle ønske om at skabe et solidt fundament for en effektiv og konkurrencedygtig togdrift.

DI Transport er betænkelig ved, hvorvidt der sikres den nødvendige offentlige indsigt og transparens i forhold til datterselskaber, der opererer i aktieselskabsloven. DI efterlyser eksempelvis styrkede bestemmelser i regnskabsreglementet for DSB.

DI peger på, at ændringen i det nuværende krav om regnskabsreglement implicit vil betyde, at kravet om regnskabsreglement i princippet kan besluttes at bortfalde. Det finder DI stærkt bekymrende, og anbefaler, at en eventuel ophævelse af DSB-lovens bestemmelser følges af en ændring i Jernbaneloven, således, at kravet om regnskabsreglement ikke kan fraviges.

Bemærkninger

Transportministeriet har stor forståelse for behovet for offentlig indsigt og transparens, når der er tale om virksomheder, der drives for offentlige midler uanset, om der er tale om moderselskaber eller om datterselskaber.

Transportministeriet kan oplyse, at der skal være et regnskabsreglement for DSB, så længe der er tale om, at virksomheden og/eller dens datterselskaber modtager offentlige midler som led i en forhandlet trafikkontrakt (i modsætning til kontrakter der vindes i udbud). Et vigtigt formål med reglementet er at undgå konkurrenceforvridning.



Det kan oplyses, at der er behov for at opdatere/revidere det nuværende regnskabsreglement.

Det foreslås, at den nuværende hjemmel til fastsættelse af regnskabsreglement i lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S ophæves. Hjemlen til fastsættelse af regnskabsreglement vil herefter fremover alene være Jernbaneloven.

f) Investeringsbeslutninger herunder ændret fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel

DSB har konstateret, at der i lovforslaget foreslås et særskilt tilsyn fra transportministeren i forbindelse med DSB's investeringer i rullende materiel. Det fremgår, at DSB's beslutninger om udbudsmateriale og om indgåelse af kontrakt skal godkendes af ministeren forud for iværksættelse.

DSB bemærker, at hensigten med et særskilt tilsyn er at øge kvaliteten og leverancesikkerheden, når der anskaffes nyt togmateriel – det er DSB enig i. DSB er også enig i, at nyanskaffelser skal ses i lyset af en langsigtet materiel strategi, så der træffes beslutninger på et mere klart grundlag.

DSB ser frem til at drøfte med ministeriet, hvordan tilsynet rent praktisk gennemføres, så der kan etableres en for parterne smidig og hensigtsmæssig proces. Tilsynet bør endvidere tilrettelægges, så der i videst muligt omfang sikres grundlag for smidige udbudsprocesser herunder med hensyn til inddragelse af uafhængige parter. Bl.a. bør det tilstræbes, at der så tidligt som muligt foretages en vurdering af de faktorer, der påvirker anskaffelsen, herunder såvel de kommercielle, tekniske som de juridiske.

DSB formoder, at tilsynet sigter på nye togtyper og større anskaffelser, der er en del af den langsigtede materielplanlægning, og i mindre grad på DSB's løbende dagligdagsanskaffelser. På den baggrund kunne der af hensyn til den praktiske proces fastsættes en beløbsmæssig grænse eller en anden minimumsgrænse for, hvilket tilsyn givne beslutninger vil skulle underlægges.

DSB peger på, at det fremgår af lovforslaget, at DSB i forbindelse med forelæggelsen for Folketingets Finansudvalg skal redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Det fremgår, at materielstrategien skal sammenkobles med indtægtsprognoser.

Virksomheden bemærker i den forbindelse, at der i DSB's langsigtede trafik – og materielplaner sker en bearbejdning af efterspørgsel og udbud. Men en sådan prognostisering vil bero på en række konkrete forudsætninger, der har stor indflydelse på resultatet. Det vil derfor være forbundet med betydelig usikkerhed at prognosticere den direkte indtægtseffekt fra en konkret materielanskaffelse. Også dette forventer DSB vil kunne håndteres gennem drøftelser med Transportministeriet.



DSB kan med sine ovenfor angivne bemærkninger om rullende materiel generelt tilslutte sig de foreslåede ændringer af lovens § 12 (om forenkling af procedurer for godkendelse af investeringer og udvidelse af statsgaranti).

DSB bemærker, at der med lovforslaget foreslås en årlig fremsendelse af DSB's samlede investerings – og finansieringsplan, hvilket hidtil har været hvert andet år i forbindelse med udarbejdelse af aktstykke om basislåneramme. DSB foreslår, at det nye forslag gennemføres ved rapportering om økonomi og budget til ministeriet og efterfølgende rapportering om ændringer via den løbende økonomirapportering.

DI bifalder forslaget om, at der i forbindelse med anskaffelse af nyt rullende materiel føres særskilt tilsyn af transportministeren. DI tilslutter sig endvidere intentionen om at forenkle procedurerne for godkendelse af investeringer, og i øvrigt reducere unødigt bureaukrati, hvor dette ikke reducerer den offentlige indsigt med dispositionerne.

Bemærkninger

Transportministeriet har noteret sig bemærkningerne til lovforslaget fra hhv. DSB og DI.

Transportministeriet foreslår, at sætningen "Beløbsgrænsen kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg" udgår i den nye affattelse af nugældende § 12, stk. 2. På denne måde fremgår beløbsgrænsen i lovtæksten med en tilknyttet reguleringsmekanisme, hvilket lovteknisk er mere korrekt.

Transportministeriet foreslår, at lovtæksten i den nye affattelse af nugældende § 12, stk. 3 præciseres således: "For investeringer, der er omfattet af stk. 2, skal transportministeren godkende virksomhedens beslutninger om udbud og indgåelse af kontrakt herom. Til brug for ministerens godkendelse indhenter ministeriet en ekstern kvalitetssikring af virksomhedens beslutninger. Udgifter til ekstern bedømmelse af udbudsmaterialet og kontraktsindgåelsen afholdes som led i de samlede omkostninger vedrørende anskaffelse af det rullende materiel.

Det fremgår af lobemærkningerne, at den eksterne kvalitetssikring er et centralt element ved ministerens godkendelse. En ekstern kvalitetsikring er en uafhængig vurdering, som anvendes ved større anlægsprojekter. I en tilpasset udgave foreslås denne model anvendt som grundlag for ministerens godkendelse af DSB's investeringer i rullende materiel.

På denne måde gribes DSB's indkøb af rullende materiel an på en ny måde.

I større anlægsprojekter omfatter den eksterne kvalitetssikring en uafhængig vurdering af projektgrundlag og anlægsoverslag, blandt andet om det økonomiske overslag og den trafikale og tekniske løsningsmodel har en tilfredsstillende



lende kvalitet. Den eksterne kvalitetssikring skal blandt andet gennemgå følgende elementer i beslutningsgrundlaget: Vurdering af anlægsbudgettet og forudsætningerne, gennemgang af projektets økonomiske beregninger og forudsætninger, analyse af behov, målsætninger og risici for projektet.

Som led i forelæggelsen for Finansudvalget foreslås det, at DSB desuden skal redegøre for, hvordan den påtænkte investering passer ind i en langsigtet strategi for materielanskaffelse. Den langsigtede materielstrategi vil indeholde en samlet strategi for togmateriel i Danmark, så de enkelte toganskaffelser fremgår i en helhed, der er afstemt med udbugningen af infrastrukturen. Strategien skal således indeholde en prognose for den fremtidige efterspørgsel, herunder de indtægtsmæssige konsekvenser for DSB heraf, samt hvorledes denne efterspørgsel imødekommes med planen for materielanskaffelser.

Transportministeriet er enig med DSB i behovet for en konkretisering af, hvordan den ændrede fremgangsmåde ved anskaffelse af rullende materiel skal fungere i praksis. Ministeriet ser frem til en drøftelse med DSB herom.

Angående det af DSB anførte om fastsættelse af en beløbsgrænse eller anden minimumsgrænse for, hvilket tilsyn givne beslutninger vil skulle underlægges, kan transportministeriet oplyse, at der allerede er en begrænsning: I ændringen i lovforslagets § 1 nr. 16 er der i den nye affattelse af § 12 i stk. 3 en henvisning til stk. 2, hvoraf en beløbsgrænse på 100 mio. kr. fremgår. På den baggrund ses der på nuværende tidspunkt ikke at være behov for yderligere fastsættelse af beløbsgrænser.

- vedr. garanti

Konkurrencestyrelsen bemærker, som konkurrencemyndighed, at som et nyt element i udkast til lovforslaget foreslås en mulighed for at udvide statsgaranti til DSB. Efter den gældende lovgivning kan transportministeren efter godkendelse fra Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB (og datterselskaber) har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer. Denne mulighed foreslås udvidet, således at anvendelsen af statsgarantien ikke længere begrænses til at angå investeringer. Ifølge forslaget har ministeren efter godkendelse i Finansudvalget mulighed for mere generelt at stille garanti.

Styrelsen bemærker videre, at det fremgår af de generelle bemærkninger til udkastet til lovforslag, at forslaget om udvidelse af statsgarantien skal være i overensstemmelse med EU's statsstøtteregler. Transportministeriet vurderer efter drøftelser med Kammeradvokaten, at udvidelsen af statsgarantien kan ske i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, således at staten på lige fod med et moderselskab vil kunne understøtte et datterselskab.



Transportministeriet drøfter sammen med Kammeradvokaten den foreslåede løsning med EU-Kommissionen. Loven sættes på dette punkt ikke i kraft, før end drøftelsen med Kommissionen er tilendebragt, og Kommissionen ikke modsætter sig den foreslåede løsning.

På denne baggrund kan det oplyses, at styrelsen ikke har bemærkninger til 2. høring over udkastet til lovforslag.

DI transport bemærker, at lovforslaget lægger 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. DI nærer en vis bekymring i forhold til at åbne for en generel adgang til statsgaranti. Det vil efter DI's 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). DI 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.

Bemærkninger

Transportministeriet har noteret sig bemærkningerne til lovforslaget fra hhv. Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen og DI transport.

Transportministeriet foreslår, at lovforslaget gøres kortere, således at den særlige ikrafttrædelsesbestemmelse udgår.

Herefter lyder lovtæksten; Transportministeren kan efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg garantere for DSB's og DSB's datterselskabers forpligtelser.

I bemærkningerne fremgår det, at ud over Finansudvalgets godkendelse i forbindelse med den konkrete garantistillelse, vil det blive sikret, at den er i overensstemmelse med statsstøtteregele.

Denne løsning har Transportministeriet vendt med Konkurrence -og Forbrugerstyrelsen. Konkurrence – og Forbrugerstyrelsen bemærker, at selv når loven er trådt i kraft kan transportministeren ikke give den udvidede garanti til DSB uden forelæggelse for Finansudvalget, og uden forinden at have drøftet sagen med Kommissionen. Der er således ikke tale om nogen realitetsændring set i forhold til den tidligere udgave af lovforslaget. Der er således fortsat behov for at sikre, at den konkrete garantistillelse er i overensstemmelse med statsstøtteregele. På den baggrund har Konkurrence - og Forbrugerstyrelsen ikke bemærkninger til den foreslåede ændring i lovforslaget jf. § 1 nr. 16.



g) Eventuelt tilbud til tjenestemænd om overgang til ansættelse på særlige vilkår

DSB bemærker, at det fremgår af det reviderede lovforslag, at ministeriet har besluttet at tage forslaget i 1. høring om ændring af reglerne for tjenestemænd ud af lovforslaget, hvilket indebærer, at reglerne opretholdes i sin nuværende form med en enkelt undtagelse som følge af, at § 15, stk. 2, foreslås ophævet.

Det er DSB's opfattelse, at det vil skabe større klarhed, såfremt der er ens regler blandt de selvstændige offentlige virksomheder (SOV'er) i forhold til fortolkning m.v., og at der generelt bør gælde samme vilkår for tjenestemænd i henholdsvis Naviair og DSB, herunder om overgang til ansættelse. Efter DSB's vurdering kan parallellen til Naviair-reglerne gennemføres, uden at der sker forringelser for tjenestemænd, som er udlånt til DSB-S tog efter de nuværende regler. DSB støtter derfor ministeriets oprindelige forslag i lovforslaget af 4. november 2011 om at gøre reglerne enslydende med Naviair-lovens regler.

Bemærkninger

Det er ikke hensigten med lovforslaget at forringe tjenestemændenes vilkår hverken på kort eller langt sigt. Tanken med de foreslåede bestemmelser (som anført i 1. høring) var alene at sætte en ramme for de vilkår, der vil skulle gælde, såfremt det skulle komme på tale at tilbyde tjenestemændene overgang til ansættelse i DSB S-tog A/S. Indholdet af de foreslåede bestemmelser (som anført i 1. høring) svarede til, hvad der senest blev fastsat ved tjenestemænds overgang til ansættelse i en statslig ejet virksomhed (Naviair).

For at undgå misforståelser har ministeriet imidlertid besluttet at tage de pågældende bestemmelser ud af lovforslaget. Hvad der derfor alene ændres, set i forhold til tjenestemændene, er den hidtidige bestemmelse om, at tjenestemændenes senest to år efter virksomhedens etablering som aktieselskab tilbydes overgang til ansættelse i DSB S-tog. Grunden til, at denne bestemmelse foreslås ophævet, er alene den, at bestemmelsen ikke længere er aktuel.

Skulle det på et senere tidspunkt blive aktuelt at drøfte de i DSB S-tog udlånte tjenestemænds overgang til ansættelse i virksomheden, vil vilkårene skulle fastlægges efter forhandling med de berørte organisationer, og en eventuel aftale herom vil skulle forelægge Folketingets Finansudvalg til godkendelse.

h) Øvrige kommentarer

Regnskabsmæssige forhold

DSB foreslår, at lovens § 13 om forsikringer udgår, idet DSB's opfattelse er, at forsikringsforpligtelsen for DSB følger af jernbanelovens §§ 4 og 17.

Bemærkninger



Transportministeriet skal bemærke, at forsikringsforpligtelsen angående jernbanelovens § 4 og § 17 angår ansvarsforsikring.

Baggrunden for den nuværende bestemmelse om forsikring i lov om DSB drejede sig derimod om at give DSB's ledelse hjemmel til at tegne de for virksomheden nødvendige forsikringer. Baggrunden herfor var, at omdannelsen til SOV indebar, at staten indskød aktiver i DSB SOV, og at virksomhedens ledelse fik råderet over disse, jf. nugældende § 3, stk 2: "DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler". Eftersom virksomheden er etableret, anses denne bestemmelse ikke længere nødvendig. Det er fremdeles DSB's ansvar, at virksomhedens aktiver er behørigt sikret gennem tegning af relevante forsikringer.

Transportministeriet foreslår derfor, at § 13 ophæves.

Offentlighed

DSB foreslår ophævelse af, den nuværende § 19, stk. 2 om, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB S-tog A/S, som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8.

Bemærkninger

Transportministeriet bemærker, at som led i etableringen af den selvstændige offentlige virksomhed blev det bestemt, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB S-tog A/S som led i udførelsen af forhandlet trafik. DSB har imidlertid generelt mulighed for at organisere sig ved etablering af datterselskaber, og bestemmelsen foreslås derfor udvidet således, at datterselskaber under DSB også omfattes af bestemmelsen, såfremt de udfører opgaver som led i udførelsen af forhandlet trafik, jf. lov om jernbane § 8.

Transportministeriet foreslår derfor bestemmelsen ændret som anført jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 19.

2. Ændringer i udkastet til lovforslag om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

Udover de konkrete ændringer i lovforslaget, som er omtalt ovenfor under de enkelte emner, foreslås det, at nugældende § 4, stk. 1 (om bestyrelsen) præciseres således, at bestyrelsesmedlemmer vælges af transportministeren "for en periode på 1-2 år" jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 9 – tidligere stod der "...op til 2 år".



Endvidere foreslås det, at nugældende § 5 stk. 2 (om at transportministeren fastsætter vedtægter for DSB) ophæves.

Baggrunden for ophævelsen er, at det allerede følger af § 5, stk. 1, at "transportministeren i forhold til DSB udfører de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær" jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 10. Heri ligger således, at det er transportministeren som fastsætter – og godkender ændringer i de vedtægter, som gælder for virksomheden. Det foreslås derfor, at nugældende § 5, stk. 2 ophæves jf. ændringen i lovforslagets § 1 nr. 11.

Det foreslås endvidere, at der foretages en præcisering af lovbemærkningerne i forbindelse med § 1 nr. 12 og 15 om ændring af nugældende hhv. §§ 6 og 11.

Baggrunden er, at lovforslaget indebærer, at DSB SOV omfattes af de bestemmelser i selskabsloven og i årsregnskabsloven, der gælder for statslige aktieselskaber. Det præciseres i lovbemærkningerne, at da DSB er omfattet af disse bestemmelser, indebærer dette endvidere, at hvad der er fastsat om datterselskaber under statslige aktieselskaber i hhv. selskabsloven og årsregnskabsloven, tilsvarende vil skulle gælde for datterselskaber under DSB SOV.

Følgende fremgår f.eks. af Vejledning om statslige aktieselskaber udgivet af Erhvervs- og selskabsstyrelsen, maj 2010:

"Aktieselskaber, der er datterselskaber af et statsligt aktieselskab, har hidtil som følge af statens indirekte ejerskab også været anset for at være statslige aktieselskaber og har derfor skullet følge reglerne herfor. Dette er ikke længere tilfældet. Datterselskaber af statslige aktieselskaber er således i den nye selskabslov fritaget for at følge disse regler, medmindre andet følger af særlovgivningen vedrørende det pågældende selskab. Tilsvarende undtagelser gælder nu også for regnskabsaflæggelsen, jf. årsregnskabslovens § 7 a. Hermed svarer reguleringen nu til reguleringen for selskaber, der har aktier optaget til handel på et reguleret marked, hvor datterselskaber af sådanne selskaber heller ikke selv anses for at være selskaber, der har aktier optaget til handel på et reguleret marked. Som modsvar på denne ændring skal de statslige aktieselskaber dog fremover i forbindelse med varetagelsen af deres offentliggørelsespligter anlægge en koncernbetragtning. Det betyder, at et statsligt aktieselskab tillige skal informere om forhold i datterselskaber, der er væsentlige for det statslige aktieselskab".

I lovforslagets § 2 er foreslået en ændring af fusionsskatteloven, som giver DSB og tilsvarende den selvstændige offentlige virksomhed Naviair mulighed for omstrukturering uden beskatning i form af skattefri fusion med helejede datterselskaber.



Klima-, Energi- og Bygningsministeriet foreslår, at lovforslaget udvides til at omfatte DSB, Naviair og Energinet.dk, og at der som en konsekvens heraf udarbejdes en udvidelse af lovforslaget således:

Klima-, Energi- og Bygningsministeriet foreslår således at i § 14 indsættes som nr. 13, nr. 14 og nr. 15:

"13) Ved fusion af DSB ..."

14) Ved fusion af Naviair ..."

15) Ved fusion af Energinet.dk., jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 g, med et helejet datterselskab."

og i § 15 C, stk. 4 indsættes som ny henvisning:

"... 2 e, 2 f, 2 g og § 3, stk. 7 ..."

Advokatsamfundet peger på vedr. ændringen af fusionsskatteloven, at Skatteministeriets høring over ændringen af fusionsskatteloven havde en meget kort frist. Advokatrådet har foretaget en summarisk gennemgang af det fremsendte og har ikke umiddelbart indholdsmæssige bemærkninger til høringen.

Bemærkninger

Bemærkningerne fra Advokatsamfundet er taget til efterretning. Transportministeriet har kontaktet Advokatsamfundet og opfordret Advokatrådet til at fremsende eventuelle yderligere bemærkninger til Folketingets transportudvalg, således at bemærkningerne vil kunne indgå i arbejdet med L8.

Der er mulighed for, at Transportministeren kan stille et ændringsforslag til L8, forslag om ændring af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S samt fusionsskatteloven, jf. ovennævnte ønske fra Klima, Energi -og Bygningsministeriet om at inddrage Energinet.dk.