

Til beslutningsforslag nr. B 70. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 6. december 1996

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 77 vedrørende DSB Rederi A/S tilbage fra Finansudvalget

[af Kim Behnke (FP) m.fl.]

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, miljø- og energiministeren og skatteministeren, som disse har besvaret skriftligt.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og skatteministeren og disses svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets og Venstres medlemmer af udvalget med undtagelse af Jens Løgstrup Madsen (V) samt Det Konservative Folkepartis, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres, Enhedslistens og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets og Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret* og udtaler i den anledning:

Det er fornuftigt og nødvendigt, at det gamle DSB er blevet delt op i selvstændige selskaber. Det er derimod ikke fornuftigt, at aktierne i disse selskaber alle ligger hos trafikministeren. Det giver anledning til mange uheldige situationer, når samme minister både ejer et firma og er den tilsynsførende offentlige myndighed. I den konkrete sag er situationen den, at DSB, der er en statsvirksomhed under ledelse af trafikministeren, ønsker at bortgive for 590 mio.

kr. havnearealer til DSB Rederi A/S, hvor samme trafikminister har alle aktierne. Det er jo ikke nemt at få sådan en handel på plads, når trafikministeren sidder på begge sider af forhandlingsbordet!

Sagens udvikling under behandlingen i Folketinget viser, at ministeren har svært ved at holde styr på, hvilken hat han skal have på. På den ene side hævder ministeren, at DSB Rederi A/S ikke har evne til at overholde soliditetskravet på 35 pct. (soliditeten er nede på 16 pct.), hvorfor DSB Rederi A/S skal have tilført værdier, således at rederiet kan gå på lånemarkedet og låne de 1,2 mia. kr., rederiet skylder staten. På den anden side hævder ministeren, at DSB Rederi A/S ikke vil lade havnearealerne indgå som sikkerhed for det store lån. Hvad skal man tro? De som bilag optrykte spørgsmål 17 og 46 og svarene herpå er interessante sammenholdt med aktstykkets bemærkninger om, at arealerne netop skal tilføres for at gøre DSB Rederi A/S i stand til at få soliditeten op.

Det er et særligt afsnit for sig, at regeringen og forligspartierne ikke vil lade sagen gå til notifikation i EU, før projektet sættes i gang. Det er utrolig dumt af den danske regering at lade hånt om det faktum, at når DSB Rederi A/S får kapital tilført, så er der tale om et element af statsstøtte. Argumentet om, at der ikke er tale om statsstøtte, når DSB Rederi A/S ikke opnår noget kapitaloverskud ved gaven, holder næppe set med EU-rettens øjne.

Bet. o. f. t. beslutn. vedr. aktstykket nr. 77

Der er også EU-problemer i forhold til det faktum, at DSB Rederi A/S med sit nye ejerskab af havnene kommer til at bestemme, hvem der må besejle havnene. Ministerens mekaniske referat af, at de internationale havne-regler siger, at alle skal kunne besejle en havn, er uinteressant i denne sag. De samme regler gjaldt jo også, da et andet DSB-selskab søgte at hindre Mercandia i at besejle Helsingør-Helsingborg-overfarten. Nu er det de samme monopolister, der får ejerskab til en række havne. Historiens spor skræmmer. Derfor bør EU's indvendinger over for såvel HH-liniens og Rødby-liniens monopolstillinger også give sig udslag i, at EU retter søgelyset mod det nye monopol, DSB Rederi A/S nu opnår på en række havne.

Den rigtige løsning ville selvfølgelig være, at havnene blev privatiseret 100 pct., og at ejerne bag dette private selskab blev alle andre end rederier. Det vil give tryghed og garanti for fri konkurrence.

Mindretallet er komplet uforstående over for det forhold, at regeringen og dens forligspartier har haft så travlt med at få denne sag gennem Folketinget. Det virker betænkeligt, at spørgsmål og andet normalt parlamentarisk virke omkring et beslutningsforslag i den grad bliver betragtet som unødigt tidsspilde. Hvad er det, der haster? Blot fordi en række partier har et forlig, behøver det vel ikke at betyde, at Folketinget bare skal gummistemple sagen?

Sandheden om DSB Rederi A/S er antagelig, at uden denne gave fra DSB så vil rederiet få store problemer med at kunne fortsætte. Det manglende forretningstal hos de folk, som driver virksomheden, taler sit tydelige sprog.

Med trafikministeren som eneaktionær er der ikke tilført nogen kommerciel viden. Staten bør sælge aktierne i DSB Rederi A/S og vel at mærke ikke kun symbolske 25 pct., men alle aktierne. Staten kan eventuelt beholde en

symbolsk – gylden – aktie og en særlig aktionæroverenskomst, der forhindrer selskabet i at blive ødelagt.

Det er mindretallets opfattelse, at DSB Rederi A/S skal have lov til at vokse til en god forretning. Men det skal ikke ske ved hjælp af tvivlsomme ejendomsoverførsler fra DSB til DSB Rederi A/S. Det må ske gennem fair konkurrence og erobring af kunder. Faktisk er det specielt for regeringen og forligspartierne, at de ikke evner at få DSB Rederi A/S til at overleve, uden at DSB skal forære rederiet for 590 mio. kr. havnearealer.

Regeringen har lagt al sin prestige i, at firmaet IDP stod for vurderingen af havnearealerne. Vurderingsrapporten fra 11. november 1996 viser imidlertid, at der ikke er anvendt samme tal fra regeringens hånd i aktstykket. Det vidner om, at der er behov for at få arealerne vurderet af en anden uvildig part. Told- og Skattestyrelsen, der normalt forestår disse vurderinger, har afstået. Der henvises til trafikministerens svar på spørgsmål 38, der er optrykt som bilag til betænkningen.

Mindretallet skal i øvrigt bemærke, at det er glædeligt, at ministeren i svarene på spørgsmål 8 og 32, der ligeledes er optrykt som bilag til betænkningen, nu imødekommer ønskerne om at underrette EU og et uafhængigt organ.

Mindretallets samlede vurdering er, at gaveoverførslen ikke bør finde sted. Derfor skal nærværende beslutningsforslag støttes.

Et andet mindretal (Jens Løgstrup Madsen (V)) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret* og skal herved bemærke, at det påtænkte apportindskud til DSB Rederi A/S fra DSB muligvis er statstøtte. Derfor er den korrekte procedure, at apportindskuddet først foretages, når EU-Kommissionen har godkendt det.

Helge Mortensen (S) nfm. Jytte Wittrock (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)

Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)

Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Jens Løgstrup Madsen (V)

Kim Behnke (FP) Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)

Niels Jørgen Langkilde (KF) Egil Møller (DF)

Bilag**Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og skatteministeren og disses svar herpå**

Trafikministeren:

Spørgsmål 3:

»Hvorfor blev der ikke valgt et andet vurderingsfirma, således at der forelå to vurderinger?«

Svar:

Der henvises til svaret på spørgsmål nr. 6.

Spørgsmål 6:

»Vil ministeren oplyse, hvilken opgaveformulering IPD fik forud for vurderingen?«

Svar:

Trafikministeriet henvendte sig efter indgåelsen af den politiske aftale af 14. maj 1996 om DSB Rederi A/S til revisionsfirmaet KPMG C. Jespersen, som efter rundspørge i firmaets udenlandske og danske afdelinger henviste til International Port Development, IPD.

Ministeriet anmodede herefter IPD om at få vurderet markedsværdien for de omhandlede havne som infrastruktur. Endvidere anmodede man om at få opgjort areal- og bygningsværdi, herunder evt. særlige herlighedsværdier m.v. Ministeriet henvendte sig også til Told- og Skattestyrelsen, som dog alene fandt sig i stand til at vurdere ejendomme og arealer, men ikke havnene som produktionsanlæg.

Det er værdien som »going concern«, som er relevant, når man skal vurdere markedsværdien i det her foreliggende tilfælde.

Spørgsmål 12:

»Hvilket ræsonnement lægger ministeren til grund for, at der ikke er tale om statsstøtte i denne sag?«

Svar:

Apportinskuddet i rederiet forud for salg af aktier ventes at forøge selskabets handelsværdi mere end værdien af havnene. Set fra statens

side er der således tale om en markedsøkonomisk hensigtsmæssig disposition.

Jeg henviser endvidere til Kammeradvokatens responsum side 7, afsnit 4, hvoraf fremgår, at staten er i sin gode ret til at anlægge en langsigtet rentabilitetsbetragtning, og at apportindskuddet ikke indebærer et element af statsstøtte.

Spørgsmål 14

»Vil ministeren ikke, belært af HH-sagen og Rødby-sagen, være enig i, at det er uheldigt med DSB Rederi A/S som ejer af en række havne, hvorfra/hvortil der i de kommende år kan forventes konkurrerende færgetrafik?«

Svar:

Havnene udgør, som anført i aktstykket, en naturlig del af DSB Rederi A/S' produktionsanlæg og er derfor et naturligt supplement til rederiets bestand af fysiske aktiver. Havnene udgør imidlertid en infrastrukturdel, som også kan være af interesse for andre rederier, som måtte ønske at besejle de samme eller lignende ruter i de pågældende farvande.

I forbindelse med undersøgelserne af afhændelsesspørgsmålet har det været overvejet, om overdragelsen af havnene til rederiet kan være til skade for konkurrencen på færggeområdet.

EU's konkurrenceregler regulerer misbrug af dominerende stilling på havneområdet på en sådan måde, at det ikke af konkurrencemæssige årsager kan anses for fornødent at forhindre en operatør på færggeområdet i at eje havne.

De pågældende havne er endvidere som andre havne, hvortil der er offentlig adgang, omfattet af det almindelige princip, at der er modtagepligt for skibe (herunder færger) i det omfang, pladsforholdene tillader det.

Spørgsmål 15

»Vil ministeren oplyse, således som ministeren har bekræftet til Folketingets Finansudvalg, hvornår DSB Rederi A/S vil indfri sin gæld til staten på 1,2 mia. kr., jf. bilag 1?«

Svar:

Indfrielsen vil ske inden udgangen af 1996.

Spørgsmål 16

»Ministeren bedes oplyse, hvordan betalingen af 1,2 mia. kr. til staten søges finansieret, set i lyset af, at DSB Rederi A/S igennem længere tid ikke har kunnet opfylde lovens solvenskrav.«

Svar:

DSB Rederi A/S har oplyst, at de 1.200 mio. kr. vil blive fremskaffet dels gennem rederiets egne midler, dels ved lånoptagelse.

Jeg vil gerne understrege, at der ikke er tale om, at rederiet har brudt et lovmæssigt solvenskrav på 35 pct. Der er alene forudsat i lov om DSB Rederi A/S, at rederiet stiftes med en soliditet på 35 pct., svarende til den soliditet, der skønnes normal for branchen.

Spørgsmål 17:

»Hvorledes vil de havnearealer, DSB Rederi A/S overtager, indgå i den lånoptagelse, der må forventes, for at DSB Rederi A/S kan betale sin gæld til staten?«

Svar:

Rederiet har oplyst, at havnene ikke vil indgå som sikkerhed for lån.

Spørgsmål 25:

»Vil ministeren beskrive de fremtidige forhold i Helsingør, herunder hvordan det kan være muligt, at Mercandia-rederiet skal betale havneleje til Statshavneadministrationen, mens det delvist DSB ejede ScandLines skal betale havneleje til sig selv? Er dette forhold blevet sendt til udtalelse i EU?«

Svar:

Som det allerede fremgik af bemærkningerne til forslaget til Lov om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg (Lov nr. 337 af 1. maj 1996) ville det blive overvejet, om leje 1 med tilhørende opmarchareal skulle

afhændes til statshavnen under hensyn til, at lejet ligger inden for statshavnens grænse. I forlængelse heraf fremgik det, at det endvidere ville blive overvejet at afhænde DSB's færgeleje 2 og 3 med tilhørende opmarchareal til DSB Rederi A/S.

Det fremgik endvidere af bemærkningerne, at det nye rederi skal betale udgifter for brug af leje 1 efter samme principper, som ScandLines A/S hidtil har betalt til DSB og statshavnen for brug af dette leje.

Mercandia skal fortsat betale havneafgifter i henhold til den kontrakt, der blev indgået med DSB (den nuværende havneejer) i forbindelse med udbud af færgeleje 1 i Helsingør Havn.

ScandLines A/S skal fortsat betale havneudgifter for brug af lejerne 2 og 3, selv om ejerskabet overgår fra DSB til DSB Rederi A/S.

Det fremtidige forhold i Helsingør Havn har ikke været forelagt EU-Kommissionen til udtalelse.

Skatteministeren:

Spørgsmål 38:

»Ministeren bedes redegøre for, hvorfor Told- og Skattestyrelsen ikke har været i stand til at vurdere værdien af de havneterminaler, som påtænkes overdraget til DSB Rederi A/S i form af apportindskud.«

Svar:

I medfør af Finansministeriets Budgetvejledning skal der i sager om statens køb og salg af fast ejendom indhentes en udtalelse fra Told- og Skattestyrelsen om købs- og salgssummens størrelse og vilkårene for handelen. Told- og Skattestyrelsens vurdering af ejendommens handelsværdi anføres i aktstykket.

I den konkrete sag har Trafikministeriet anmodet om en udtalelse om værdien af de faste ejendomme, der indgår som et led i overdragelsen af havneanlæg med mere fra staten til DSB Rederi A/S. Anmodningen omfattede anlæg, hvor værdifastsættelsen i høj grad bygger på økonomiske analyser ud fra oplysninger om takster, omsætning, trafik- og godsmængder m.m. Told- og Skattestyrelsen har ikke forudsætninger for at foretage en sådan værdifastsættelse og har derfor alene afgivet en udtalelse, fsv. angår de eksisterende bygninger med direkte tilhørende grundarealer.

Trafikministeren:

Spørgsmål 46:

»Vil ministeren holde långiverne til DSB Rederi A/S skadesløse, hvis EU-Kommissionen finder, at apportindskuddet til DSB Rederi A/S fra DSB er statsstøtte?«

Svar:

Da havnene ikke indgår i belåningsgrundlaget, jf. besvarelsen af spørgsmål 17, bliver noget sådant ikke nødvendigt.

Til lovforslag nr. L 99. Ændringsforslag stillet den 9. december 1996 uden for betænkningen

Ændringsforslag

til 2. behandling af

Forslag til lov om ændring af statsskatteloven, ligningsloven og andre skattelove

(Ændrede regler om skattefri rejsegodtgørelse og ligestilling mellem personer, der udfører offentligt hverv, og ansatte i private virksomheder samt ændring af 60-dages-reglen for befordringsgodtgørelse)

Af skatteministeren:

Bemærkninger

Til § 5

Til nr. 2 og 3

2) I stk. 2 ændres: »indtil 1. januar 1999« til: »til og med 31. marts 1999«.

3) Efter stk. 2 indsættes som nye stykker: »Stk. 3. De i ligningslovens § 9, stk. 5, 4. pkt., som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1, nævnte frister for, at et arbejdssted anses som midlertidigt, på 2 måneder, hvis arbejdsstedet er i Danmark, og på 4 måneder, hvis arbejdsstedet er i udlandet, løber først fra 1. april 1999. Ligningsrådet kan uanset bestemmelsen i ligningslovens § 9, stk. 5, 3. pkt., som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1, fastsætte godtgørelsessatser for rejser uden overnatning og uanset bestemmelsen i ligningslovens § 9, stk. 5, 8. pkt., som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1, fastsætte godtgørelsessatser for logi gældende til og med 31. marts 1999. Det er en betingelse for, at der kan udbetales skattefri godtgørelse for en rejse uden overnatning, at rejsen har en varighed af mindst 5 timer og strækker sig ud over 8 km fra arbejdsstedet. Desuden gælder betingelserne i cirkulære nr. 220 af 31. december 1995 for sådanne rejser.

Stk. 4. § 2, nr. 4, samt §§ 3 og 4 har ikke virkning for godtgørelser, der ydes i medfør af bestemmelsen i stk. 2.«

Med ændringsforslagene udvides den overgangsordning, som fremgår af det fremsatte lovforslag med bemærkninger. Samtidig trækkes ændringsforslag nr. 1 i betænkningen tilbage.

Med ændringen under nr. 2 forlænges lovforslagets overgangsordning indtil 31. marts 1999.

Med ændringerne under nr. 3 udvides overgangsordningen, således at der for perioden frem til og med 31. marts 1999 fortsat kan fastsættes skattefri godtgørelsessatser for logi. Kravet om dokumenterede merudgifter får dermed først virkning fra 1. april 1999.

Desuden udskydes virkningen af den foreslåede afgrænsning af den periode på 2 måneder ved rejse i Danmark henholdsvis 4 måneder ved rejse i udlandet, hvori der ved arbejde på samme arbejdssted kan opnås skattefri godtgørelse med standardsatser eller fradrag med standardsatser. Fristen foreslås at få virkning fra 1. april 1999. Dermed er der givet en rimelig overgangsperiode for bl.a. bygningshåndværkere.

Det foreslås endvidere, at Ligningsrådet, med virkning til og med 31. marts 1999, kan fastsætte satser for skattefri godtgørelse i forbindelse med rejse uden overnatning. Ligningsrådets hidtidige betingelser for, at der

kan udbetales skattefri rejsegodtgørelse ved rejse uden overnatning, foreslås fastholdt i overgangsperioden. Det drejer sig bl.a. om kravet om, at en rejse uden overnatning kun kan berettige til skattefri rejsegodtgørelse, hvis den har en varighed af mindst 5 timer og strækker sig ud over 8 km fra arbejdsstedet, og at der ikke kan udbetales skattefri rejsegodtgørelse, når udearbejdet uden overnatning beslaglægger mere end 50 pct. af arbejdstiden inden for lønperioden.

Som følge af overgangsreglen vedrørende § 5 d, er det i ændringsforslag nr. 3 endvidere præciseret, at der ikke skal skabes indberetningspligt for § 5 d ydelserne i den overgangsperiode, hvori reglerne videreføres, ligesom virkningerne for lempelse efter ligningslovens § 33 A og nettolønindtægten efter etableringskontolovens § 3 udskydes, til overgangsperioden er udløbet.

Provenumæssige konsekvenser

Med ændringsforslagenes forlængelse af overgangsordningen indtil 31. marts 1999 skønnes lovforslagets merprovenu i 1999 at blive reduceret fra i størrelsesordenen ca. 45 mio. kr. til ca. 15 mio. kr.

I 1997 og 1998 gives afkald på et skønnet merprovenu på ca. 45 mio. kr. årligt. Dette merprovenu ville være fremkommet ved bortfald af godtgørelse/fradrag vedrørende logi samt ved begrænsninger af godtgørelser/fradrag for en række faggrupper, der varetager arbejde for arbejdsgiveren udenfor den normale arbejdsplads, der ikke nødvendiggør en overnatning eller har en varighed af over 2 henholdsvis 4 måneder, og hvor der ikke kan fremvises dokumentation for merudgifter ved arbejdet. Faggrupperne omfatter eksempelvis arbejdere ved længerevarende anlægsprojekter og montører samt andre, der arbejder og rejser under tilsvarende forhold.