

samlet vederlag for alle udbudte strækninger. Det giver således ikke mening at tale om ARRIVAs vederlag for strækningen mellem Århus og Struer. Hvis man på trods heraf ønsker at beregne et hypotetisk gennemsnitligt vederlag for ARRIVAs drift af den nævnte strækning indtil den 13. april, vil dette være ca. 13,3 mio. kr. beregnet som svarende til ca. 8,7 pct. af ARRIVAs samlede vederlag og ikke – som spørgeren har beregnet – 46,9 mio. kr. Det må i øvrigt bemærkes, at DSB kun vil modtage et vederlag på 46,9 mio. kr. såfremt man opnår den maksimale bonus på grund af høj regularitet og pålidelighed.

Endvidere vil jeg understrege, at såfremt man ønsker at anskueliggøre de økonomiske konsekvenser for ARRIVA ved DSB's overtagelse af driften mellem Århus og Struer, vil det ikke være retvisende at tage udgangspunkt i den ovenfor beskrevne gennemsnitsbetragtning for det samlede vederlag, idet et sådant gennemsnit ikke afspejler de underliggende marginale omkostningsstrukturer. Det er således Trafikministeriets vurdering, at DSB's overtagelse af strækningen mellem Århus og Struer vil være en dyr løsning for ARRIVA.

#### Spm. nr. S 2598

Til trafikministeren (26/3 03) af:

**Morten Homann (SF):**

»Kan ministeren i forlængelse af sin besvarelse af spørgsmål nr. S 2370 bekræfte, at Arriva i perioden med DSB-drift på strækningen Århus-Langå-Struer fortsat har indtægter fra driften, uden at selskabet kører et eneste tog?«

#### Svar (10/4 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg kan bekræfte, at billetindtægterne fra togtrafikken på strækningen Århus – Struer fortsat vil tilfalde ARRIVA, når DSB i perioden fra driftsdøgnets start den 13. april til driftsdøgnets afslutning den 15. december 2003 overtager driften af strækningen.

Den primære grund til, at det fortsat vil være ARRIVA, der modtager billetindtægterne er, at det ikke vil være meningsfyldt at etablere en ordning, hvor billetindtægterne i DSB's relativt korte driftsperiode skal deles mellem de to ope-

ratører. En sådan ordning ville endvidere også skulle indpasses i indtægtsdelingen med amterne i Bus&Tog samarbejdet, hvilket yderligere ville komplicere ordningen.

Jeg bemærker endvidere, at al servicearbejdet på strækningen – f.eks. i form af billetkontrol og salg af billetter – forsat forestås af ARRIVAs personale ligesom driften foregår under ARRIVAs forretningsbetingelser.

Endelig bemærkes, at ARRIVA selvsgt kompenserer Trafikministeriet for de udgifter, ministeriet har til at lade DSB trafikbetjene strækningen. Det er således ARRIVA, der betaler for DSB's drift på strækningen.

#### Spm. nr. S 2602

Til skatteministeren (26/3 03) af:

**Morten Homann (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor mange rederier der har anmodet om at blive omfattet af reglerne i tonnageskatteloven (lov nr. 264 af 8. maj 2002 om beskatning af rederivirksomheder)?«

#### Begrundelse

Folketinget vedtog i foråret 2002 lov nr. 264 af 8. maj 2002 om beskatning af rederivirksomhed (tonnageskatteloven). Herefter skal rederier ikke betale almindelig selskabsskat, men skal kun betale en afgift af skibstonnagen.

SF har forståelse for, at der skal gælde særlige skatteregler for rederidrft, idet dette desværre er tilfældet i de lande, vi konkurrerer med. SF ønskede dog, at de nye gunstige regler kun skulle gælde for den fremtidige drift.

SF advarede imod, at de af regeringen foreslåede regler ville medføre, at de eksisterende rederier ville få en stor engangsfordel. De ville nemlig ikke kun få deres fremtidige skat nedsat til næsten 0 kr., men ville også slippe for betaling af den udskudte skat, som var opstået ved, at de i tidligere år havde skubbet skattebetalingen foran sig ved hjælp af de gunstige regler for skattemæssige afskrivninger, der gjaldt for skibe (30 pct. af saldo værdien).

Der var efter SF's opfattelse ingen grund til at give tilskud til rederier for de år, der var forløbet, men højst give mere gunstige skatteregler for de kommende år.