



MINISTEREN

Dato 26. februar 2008
J. nr. 004-U06-000035

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Finansudvalg
Christiansborg
1240 København K

Finansudvalget har i brev af 8. februar 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1 til L 57, som jeg hermed skal besvare.

§ 28 Spørgsmål nr. 1:

"Ad § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje m.v.

Hvorfor har det taget 2 år at afklare de skattemæssige konsekvenser af projektet?"

Svar:

Klipleve-Sønderborg motorvejsprojektet er det første statslige vejprojekt i Danmark, der søges gennemført som et OPP-projekt. Der er således tale om et pilotprojekt, som er uden fortilfælde i Danmark.

Tilvejebringelse af et fyldestgørende udbuds- og kontraktgrundlag kræver bl.a. afklaring af og stillingtagen til en lang række tekniske, økonomiske, skattemæssige og juridiske problemstillinger, som Vejdirektoratet siden projektets overtagelse har arbejdet med under inddragelse af eksternt bistand, herunder fra Kammeradvokaten og COWI.

Udgangspunktet for Vejdirektoratets arbejde med en OPP-konstruktion for projektet har været en kontrakt, hvor den private part får til opgave at gennemføre anlægget af vejen og den efterfølgende drift af vejen i 30 år. Udgangspunktet har endvidere været, at den private part overtog ejerskabet af vejen fra vejen åbning og frem til en eventuel overdragelse efter den 30-årige driftsperiode.

Der har i forbindelse med arbejdet løbende været kontakt til skattemyndighederne om de skatteretlige aspekter.

Den skatteretlige vurdering af en lignende OPP-konstruktion var i 2006 og 2007 til bedømmelse af skattemyndighederne i en sag vedrørende Rigsarkivet, der var den første sag af sin art til bedømmelse i Skatterådet.

Det blev på den baggrund anset for hensigtsmæssigt, at de videre overvejelser i forhold til de skattemæssige aspekter i en OPP-model i forhold til Klipleve-Sønderborg projektet kunne ske på baggrund af indholdet af den skatteretlige vurdering i Rigsarkivsagen.



Skatterådets afgørelse i Rigsarkivsagen forelå den 28. marts 2007.

OPP-kontrakten i Rigsarkivsagen indeholdt en klausul om både ret og pligt for den offentlige part i OPP-samarbejdet til at købe bygninger, inventar m.v. efter kontraktens udløb efter 30 år og til en forudberegnet handelsværdi.

I afgørelsen fandt Skatterådet ikke tilstrækkeligt grundlag for i skattemæssig henseende at tilsidesætte OPP-parternes aftale om, at OPP-selskabet var ejer af bygning og inventar og dermed vil have afskrivningsretten i forhold til disse aktiver i den nævnte konstruktion.

På baggrund af bl.a. indholdet af Skatterådets afgørelse har der under inddragelse af Kammeradvokaten og KPMG været arbejdet med en række konkrete modeller for en OPP-konstruktionen i forhold til motorvejsprojektet.

I arbejdet har endvidere indgået en forundersøgelse fra COWI, hvor forskellige OPP-modeller er analyseret. I analysen indgår bl.a. en indledende markedsanalyse af OPP-modellerne.

De konkrete OPP-modeller for motorvejprojektet har været forelagt skattemyndighederne, der ultimo 2007 har tilkendegivet, at en offentlig vej – som motorvejen forudsættes at være efter åbningen – ikke umiddelbart kan anses som et likvidt aktiv, der skatteretligt kan betragtes som overført til en privat parts ejendom, når det ikke er muligt at fastsætte en markedskonform pris for tilbageoverdragelsen til staten efter den 30-årige driftsperiode.

Den model, som blev anvendt i Rigsarkivsagen, har således ikke kunnet overføres til Kliplev-Sønderborg-sagen.

På baggrund af denne tilkendegivelse er der under inddragelse af Kammeradvokaten udarbejdet et oplæg til et udbud af en OPP-model, hvor den offentlige part både er formel såvel som reel ejer, men hvor der samtidig sker et udbud af de centrale OPP-elementer:

- De funktionsbaserede krav: der forudsætter sammentænkning af planlægning, projektering, opførelse, drift og service i en lang årrække.
- Drift- og vedligeholdelse i en længere årrække (f.eks. 30 år) overlades til den private part.
- Bygherrerisikoen i projekterings- og udførelsesfasen overlades i alt væsentligt til den private part, der til gengæld får større frihed til planlægning, projektering og udførelse.
- Betalingsmekanismer, som indebærer forholdsmæssigt afslag i de løbende betalinger, hvis der er mangler i den aftalte funktionalitet.



- Finansieringselement, hvorved den private OPP-parts investering tilbagebetales over en årrække i nærmere fastlagte rater.

Side 3/3

Der foretages i løbet af de kommende uger en høring hos de relevante organisationer vedrørende denne models attraktivitet i markedet med henblik på efterfølgende at kunne gennemføre et udbud af projektet.

Som anført i Akt 86, tiltrådt af Finansudvalget den 26. januar 2006, forudsættes den endelige beslutning inden en eventuel OPP-kontrahering at ske ved en sammenligning med en traditionel løsning. Vejdirektoratet arbejder på den baggrund med et såkaldt parallelt udbud af OPP-modellen og med en totalentreprise-model som reference i udbuddet.

Åbningstidspunktet for projektet vil afhænge af udbudsformen og tidspunktet for indgåelse af kontrakt med den private part i et OPP-projekt.

Det er på nuværende tidspunkt Vejdirektoratets vurdering, at et OPP-selskab tidligst vil kunne åbne motorvejen for trafik i 2013 og ikke som tidligere antaget i 2012.

Med venlig hilsen

Carina Christensen