

Beslutningsforslag nr. B 70. Fremsat den 29. november 1996 af Kim Behnke (FP), Tom Behnke (FP), Aage Brusgaard (FP), Niels Højland (FP), Kirsten Jacobsen (FP) og Annette Just (FP)

Forslag til folketingsbeslutning

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

Folketinget opfordrer trafikministeren til at trække aktstykke nr. 77 af 19. november 1996 tilbage fra Finansudvalget. I aktstykket søger ministeren om tilslutning til, at DSB Rederi A/S får forøget sin egenkapital med ca. 590

mio. kr. som følge af apportindskud fra DSB. Herudover søger ministeren om hjemmel til, at DSB får nulstillet sin saldo på +153 mio. kr. i Nationalbanken.

Bemærkninger til forslaget

Trafikministeren har i aktstykket nr. 77 bedt om tilslutning til, at DSB Rederi A/S overtager en række havnearealer fra DSB i form af et apportinskud. Værdien af de pågældende havnearealer er i aktstykket opgjort til ca. 590 mio. kr. Opgørelsen af denne værdi er dog tvivlsom. Som det fremgår af B.T. fra den 25. november 1996, har de berørte havnekommuner noteret langt lavere værdier for arealerne end den værdi, der opgives i aktstykket. Værdien af Gedser Havn er eksempelvis i aktstykket opgjort til 62 mio. kr., mens den 20. alm. vurdering er på 1,8 mio. kr. Rødby Havn er opført til 234 mio. kr., mens den 20. alm. vurdering siger 64 mio. kr.

Der hersker derfor mistanke om, at DSB og DSB Rederi A/S har set en fordel ved at få arealerne opvurderet kraftigt. Fordelen derved vil være, at trafikministeren kan dække over det faktum, at DSB Rederi A/S har store økonomiske problemer. I aktstykket må ministeren da også erkende, at soliditeten i DSB Rederi A/S er helt nede på 16 pct. på trods af, at loven foreskriver 35 pct.

I Finansudvalget har ministeren i svar på spørgsmål 8 (der er optrykt på bilag 2 til nærværende beslutningsforslag) erkendt problemerne med soliditeten samt det forhold, at kun med apportinskuddet kommer rederiet til at overholde gældende lovgivning. Det er stærkt kritisabelt, at man vedtager et soliditetskrav på 35 pct., hvorefter ministeren bare kan se bort herfra. Hvorfor vedtog Folketinget et soliditetskrav, hvis ministeren til enhver tid bare kan gøre, som det passer ham? I den finansielle sektor sikrer Finanstilsynet, at lovens soliditetskrav overholdes. Her har vi en situation, hvor ministeren skal føre tilsyn med et selskab, hvor han selv ejer alle aktierne!

Fra første færd har projektet med DSB Rederi A/S været problematisk. De politiske partier bag projektet troede naivt, at DSB Rederi A/S kunne opretholde de samme monopolbegunstigelser, som DSB nød godt af i årtier. Første skud for boven blev, at EU forlangte fri konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. Dernæst kom sagen om stop for statstilskud til Århus-Kalundborg-ruten («Ask» og «Urd»), og endelig kom et stop for monopol på Rødby-

Puttgarden-overfarten. Det er selvfølgelig alt sammen noget, der har påvirket økonomien i driften af DSB Rederi A/S, men ansvaret skal placeres hos de naive politikere, som forventede, at planøkonomien, monopolismen og statsstyret kunne fortsætte i Danmark.

Nu må det imidlertid være ved den tid, hvor der bliver ærlighed i sagen om DSB Rederi A/S. Ærlighed er ikke at overføre nogle havnearealer til oppustede værdier fra DSB til DSB Rederi A/S, eller at DSB får nulstillet et underskud i Nationalbanken på 153 mio. kr., hvilket jo er et direkte statstilskud.

Ærlighed er, at DSB Rederi A/S hurtigst muligt bliver udsat for ægte og fri konkurrence som et 100 pct. privat ejet rederi. Hvis rederiet da kan overleve, vil Fremskridtspartiet hilse det velkommen. Men hvis det viser sig, at rederiet ikke kan klare sig, så må markedskræfterne overlade ruterne til andre, rentable foretagender.

DSB Rederi A/S får med aktstykket adgang til at disponere over en række havne og faciliteter. Det er netop den type monopolsituationer, som påkalder sig EU's opmærksomhed. Ministeren har i svar på spørgsmål 6 (optrykt på bilag 2 til beslutningsforslaget) i Finansudvalget tilkendegivet, at sagen vil gå til »underretning« i EU-Kommissionen.

Men det er jo langt fra nok, når der ses på forløbet af HH-sagen og Rødby-sagen. Regeringen bør belært af de nævnte sager afholde sig fra at give DSB Rederi A/S monopol på disse havne. Løfterne om, at der skal gives plads til andre skibe i fornødent omfang, ved vi ikke vil blive efterlevet. Når man ser på de mange manøvrer, som blev udtænkt og udført omkring HH-linien og hindring af konkurrence, så tilsiger DSB's historie ikke, at man vil være venlig og imødekommende over for andre konkurrerende rederier.

Derfor skal DSB Rederi A/S ikke have monopol på havnene. DSB Rederi A/S må skaffe sin soliditet gennem andre aktiviteter end overtagelse af havnearealer fra DSB. Havnene bør i stedet omdannes til selvstændige foretagender, som har en kommerciel in-

teresse i, at flest mulige operatører kan besejle havnene.

EU bør også tage stilling til, om de 153 mio. kr. »tilskud« fra Nationalbanken er lovligt statstilskud. Der forsøges jo på mange måder at flytte offentlige midler fra skatteyderne og over til DSB og DSB Rederi A/S. EU har allerede afvist, at der fortsat kan ydes tilskud til f.eks. Århus-Kalundborg-ruten. Regeringen bør sikre sig, at de 153 mio. kr. kan ydes i tilskud uden at få en statsstøtte-sag på halsen.

DSB Rederi A/S har ladet arealerne vurdere af et foretagende, der kalder sig IPD. Af ministerens svar på Finansudvalgets spørgsmål 3 (der er optrykt på bilag 2 til beslutningsforslaget) fremgår, at det er en række firmaer i Århus, der står bag IPD.

I en sag, hvor Told og Skat ikke ser sig i stand til at foretage en vurdering til trods for, at man er vant til at vurdere alle håndede offentlige og private ejendomme, så bør man udvise ekstra omhu. Når der viser sig så markante forskelle mellem den 20. alm. vurdering og IPD's vurdering i DSB's favør, så må man bede om, at der foretages vurdering fra mindst én anden uafhængig kilde. Det er ikke sket. Den væsentligste årsag til den høje pris er, at der indgår et kraftigt element af »goodwill« i vurderingen af havnen. Det er helt naturligt, at arealerne er mere værd som del af en aktiv virksomhed end som tomme kvadratmetre. Men da goodwill er som at sælge elastik i metermål, så bør der være mere end én vurdering af værdien.

Endelig opstår der et beskatningsspørgsmål. DSB Rederi A/S er at regne for et aktieselskab, der skal virke efter private forhold. Det betyder, at rederiet må betale skat til de berørte kommuner af det opskruede opgørelsesbeløb! Eller opnår man en aftale om lavere beskatning? Hvordan håndteres dette statstilskud i så tilfælde? Regeringen har fastholdt – hvilket er udmærket – at DSB Rederi A/S skal betale den oprindelige købspris til statskassen inden udgangen af 1996, jf. det på bilag 2 optrykte svar på Finansudvalgets spørgsmål 5.

Det betyder, at DSB Rederi A/S skal betale stiftertilgodehavendet på 1,2 mia. kr. Hvordan vil DSB Rederi A/S finde disse penge? Vil man belåne de overvurderede havnearealer? I givet fald kan der nemt opstå en ny skandalesag med overbelånte arealer.

Fremskridtspartiet har ingen indvendinger mod, at der sker salg af aktier i DSB Rederi A/S, og at det sker senest i 1998. Men forudsætningerne er unægtelig blevet tillempet af regeringen og forligspartierne. Hvem vil købe aktierne? Og hvilken pris kan man opnå? Ærlighed tilsiger, at man sælger alle aktierne og ikke kun 25 pct. Hvordan forventer man, at private investorer vil indskyde 25 pct. af aktiekapitalen, når de kan se, at staten som eneaktionær har forvaltet sit hverv så dårligt? Hvis staten fortsat sidder på 75 pct. af aktierne, kan den dårlige styring af DSB Rederi A/S fortsætte, og de(n) private indskyder(e) kan se frem til at miste penge, når politiske hensyn går forud for gode kommercielle hensyn.

Bemærkninger til forslagens tekst

Beslutningsforslaget har som aktstykket to elementer: dels apportindskuddet på de 590 mio. kr. i form af stærkt overvurderede havnearealer, dels nulstilling af DSB's gæld i Nationalbanken.

Da DSB Rederi A/S mangler 600 mio. kr., er det jo imponerende, at man er nået frem til, at havnearealerne har en værdi af 590 mio. kr. Hvorfor tør ministeren ikke lade foretage en ekstra, uvildig undersøgelse, ligesom det er praksis i alle andre salgssager, hvor værdigrundlaget er så usikkert? Når Told og Skat ikke vil have noget med sagen at gøre, viser det noget om projektets skrøbelige grundlag.

Gælden i Nationalbanken bliver nulstillet, og hvad sker der så? Nationalbanken mister provenuet, hvorved bankens overskud falder og statens indtægt herfra falder. Altså bliver det skatteyderne, som nok en gang må grave en tur i lommeulden. Der henvises i denne forbindelse til det på bilag 2 optrykte svar på Finansudvalgets spørgsmål 1.

Sagen har en sådan karakter, at Fremskridtspartiet ikke mener, den er velegnet til at blive afgjort alene i Folketingets Finansudvalg.

Formålet med nærværende beslutningsforslag er derfor primært at sikre offentligheden fuld indsigt i sagen og dens mange besynderlige aspekter. Fremskridtspartiet er fuldt ud opmærksom på, at regeringen har et forlig med en række partier, og at disse sikkert vil stemme imod alt, der går på tværs af forliget – den oplysning får offentligheden så også kendskab til.

Skriftlig fremsættelse

Kim Behnke (FP):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg hermed tillade mig at fremsætte:

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

(Beslutningsforslag nr. B 70).

Jeg skal i øvrigt henvise til forslagets tekst og de bemærkninger, som ledsager dette, samt ikke mindst til aktstykkets tekst.

Bilag 1

77

Trafikministeriet. København, den 19. november 1996.

- a. Trafikministeriet anmoder herved om Finansudvalgets tilslutning til, som opfølgning på den aftale, der blev indgået i tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S, samt som opfølgning på den politiske aftale af 24. oktober 1996 om supplement til rammeaftalen for DSB:
- at øge rederiets egenkapital ved at foretage apportindskud af DSB's havneterminaler i Helsingør, excl. leje 1, Gedser og Rødby (jf. bilag) med virkning fra 1. januar 1997. Markedsværdien af havnene er opgjort til ca. 590 mio. kr.
 - at nulstille saldoen på DSB's særlige Nationalbankkonto for salg af ejendomme, som pr. 1. 1. 1996 var -153 mio. kr., hvorved DSB's rammer på forslag til tillægsbevillingslov for 1996 øges tilsvarende.
- Endvidere anmodes om Finansudvalgets tilslutning til at overføre ejerskabet til leje 1 i Helsingør Statshavn med tilhørende opmarcharealer fra DSB til Statshavnsadministrationen, Frederikshavn, ved en udgiftsneutral ressortændring.
- EU-kommissionen underrettes om indskuddet af de tre havneterminaler som apportindskud i DSB Rederi A/S.

b. De politiske aftaler

I tilknytning til den politiske aftale af 14. maj 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S aftalte parterne bag rammeaftalen for DSB, regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti, at undersøge mulighederne for, at DSB afhænder terminalerne i Helsingør, excl. leje 1, Gedser og Rødby til DSB Rederi A/S. Det aftaltes samtidig, at DSB friholdes for bevillingsmæssige virkninger af forslaget i den resterende del af rammeaftaleperioden, dvs. til og med 1998.

I supplement til rammeaftalen for DSB af 24. oktober 1996 bekræftede parterne dette, og det aftaltes, at DSB kompenseres for nettoindtægtstabt fra havnene i 1997 og 1998 ved overførsel af en del af provenuet ved det kommende salg af aktier i DSB Rederi A/S, samt at den negative saldo på DSB's særlige Nationalbankkonto for salg af ejendomme nedskrives til nul med virkning fra 1. januar 1996.

Udviklingen i aktieselskabet siden stiftelsen

DSB Rederi blev ved lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S omdannet til aktieselskab med virkning fra 1. januar 1995. Formålet med omdannelsen var bl.a., at selskabet hurtigere kunne tilpasse sig til nye markedsmæssige muligheder. I øvrigt var forventningerne på stiftelsestidspunktet, at hovedopgaven var en rolig afvikling af Storebælts-overfarterne mv. og i takt hermed en indskrænkning af rederiets aktiviteter.

Udviklingen i færgeteknologien med nye hurtigfærger påvirkede vilkårene på Kattegat og medførte ændringer i omkostningsstrukturen inden for færgedrift. Hertil kom indførelsen af konkurrence på Helsingør-Helsingborg overfarten med de konsekvenser, der fulgte heraf, bl.a. blev antallet af rederiets færger reduceret på overfarten. DSB Rederi A/S fandt det derfor alt i alt økonomisk og konkurrencemæssigt nødvendigt at omlægge virksomhedens strategi og anskaffe ny tonnage på flere af rederiets overfarter.

Den ændrede strategi betød, at der ikke som oprindeligt forudsat var grundlag for at flytte overtallige tjenestemænd fra Storebælt til f.eks. Østersøen, fordi det samlede personalebehov ville falde kraftigere end forudsat, da loven blev vedtaget. Dette resulterede i, at selskabet på regnskabet for 1995 foretog en ekstraordinær hensættelse på i alt 432 mio. kr. til dækning af forventede merudgifter til rådighedsløn og pension.

De øgede hensættelser medførte, at soliditeten i regnskabet for 1995 faldt fra de i lov om DSB Rederi A/S forudsatte ca. 35 procent til ca. 16 procent.

Faldet i soliditeten var et resultat af den nævnte omlægning af virksomhedens strategi, som herudover forventes at ville øge indtjening og soliditet.

På kort sigt vurderes soliditetsniveauet imidlertid at være uhensigtsmæssigt lavt i forhold til den soliditet, som normalt kræves i branchen.

Det var baggrunden for den politiske aftale af 14. maj 1996 om at undersøge mulighederne for, at DSB afhænder terminalerne i Helsingør, excl. leje 1, Gedser og Rødby til DSB Rederi A/S.

Formålet med et apportindskud

Målet med et ikke-kontant kapitalindskud, et såkaldt apportindskud, i form af havneterminaler er at bringe rederiets soliditet tilbage på det oprindelige niveau og dermed forbedre selskabets muligheder for lånefinansiering i forbindelse med udvidelse og ændringer af rederiets aktiviteter.

Et apportindskud i rederiet i den nævnte størrelsesorden må anses for en økonomisk hensigtsmæssig disposition forud for lånoptagelse bl.a. for at sikre finansiering af de nødvendige investeringer. En forbedring af kapitalgrundlaget i selskabet er derudover især vigtig forud for salg af aktier, bl.a. fordi de potentielle købere kan være andre transportvirksomheder, som ønsker at indgå i et gensidigt økonomisk forpligtende samarbejde med rederiet. Et apportindskud forud for salg af aktier ventes således at forøge selskabets handelsværdi mere end værdien af havnene. Set fra statens side er der således tale om en markedsøkonomisk hensigtsmæssig disposition.

Konkurrencen på færgområdet

Havnene udgør en naturlig del af DSB Rederi A/S's produktionsanlæg, og er derfor et naturligt supplement til rederiets bestand af fysiske aktiver. Havnene udgør imidlertid en infrastrukturel del, 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 færgområdet.

Sagen vedrørende konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg har vist, at 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 færgområdet 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.

DSB's stilling i forbindelse med terminaloverdragelsen

Det forudsættes i aftalen af 14. maj 1996, at DSB friholdes for bevillingsmæssige virkninger af aftalen, herunder overdragelse af havne til rederiet, i den resterende del af rammeaftaleperioden.

DSB skal derfor kompenseres for nettotabet af driftsindtægter i form af havneafgifter mv. som følge af, at DSB overdrager de nævnte havne til rederiet. Der vil senere til Finansudvalget blive fremsendt særskilt anmodning om hjemmel hertil.

Rederiet skal efter regning refundere DSB's udgifter i forbindelse med udskillelsen og overdragelsen af havnene mv.

Endvidere kompenseres DSB ved at nedskrive den negative saldo på DSB's særlige Nationalbankkonto for salg af ejendomme til nul med virkning fra 1. januar 1996. Saldoen androg -153 mio. kr. pr. 1. januar 1996.

Overdragelsen af leje 1 i Helsingør til Statshavnen gennemføres som en ressortændring,

således at DSB's nettotab herved modsvares af en bevillingsmæssig korrektion på finanslovsforslag for 1997, som forventes at blive på 2,2 mio. kr. årligt.

Vurderingen af havneterminalerne mv.

Trafikministeriet har bedt firmaet International Port Development, IPD, om at foretage en nærmere vurdering af den forventede markedsværdi af de nævnte havneanlæg mv. samt nogle få arealer og bygninger, som hører med. IPD har opgjort markedsværdien til ca. 590 mio. kr.

Opgørelsen er i hovedsagen baseret på, at havnene er vurderet som produktionsanlæg og vurderet ud fra den pris, en investor forventes at ville give. IPD har vurderet de nuværende anlæg mv. De medfølgende ejendomme incl. nogle få bygninger udgør kun en lille del af den samlede vurderingssum.

Udgangspunktet for den nævnte vurdering har været, at DSB og Statshavneadministrationen i Frederikshavn, ligesom DSB og DSB Rederi A/S i fællesskab har udarbejdet et kortgrundlag, som viser hvilke arealer mv., rederiet skal erhverve, og hvilke sporarealer mv., DSB skal beholde.

Da overdragelsesdokumenter endnu ikke foreligger, må DSB tage en række forbehold. Udgangspunktet for de endelige overdragelsesdokumenter vil således være, at DSB's nuværende aktiviteter mv. ikke må hindres, besværliggøres eller fordyres. Herunder skal DSB's adgang til alle former for nødvendige installationer sikres.

Overdragelsen omfatter de i fællesskab udarbejdede kortbilag, som lå til grund for IPD's vurdering, med markerede arealer og havneområder med de dér værende bygninger, anlæg og øvrige rette tilhørende. Overdragelsen sker med forbehold for øvrige myndigheders godkendelse.

Modtageren overtager det overdragne således, som det er og forefindes, og med de rettigheder og forpligtelser, hvormed det har tilhørt DSB herunder eksisterende lejekontrakter, aftaler, 3. mands rettigheder mv. Der kan ikke gøres krav gældende over for DSB som følge af forurening, miljøforhold i øvrigt eller fejl og mangler af nogen art ved det overdragne.

Ved overdragelsen sikres DSB's togdrift og 3. mands rettigheder ved tinglysning af deklARATIONER. DeklARATIONERNE tinglyses på ejendommene forud for al pantegæld.

Overdragelsen til Statshavneadministrationen i Frederikshavn følger reglerne for overførsel mellem statslige institutioner. Med hensyn til overdragelsen til DSB Rederi A/S skal DSB efterfølgende udarbejde sædvanlige overdragelsesdokumenter med de nødvendige betingelser mv., herunder skøde mv. Disse vil blive udformet således, at DSB Rederi A/S uden forbehold indtræder i alle DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende havneanlæggene, bygningerne og arealerne, herunder ansvaret for alle eventuelle forureningsproblemer, som måtte vise sig. Dette gælder også den af Europa-Linien A/S (nu DSB Rederi A/S) rejste sag mod DSB med påstand om tilbagebetaling af for høje havneafgifter opkrævet i Gedser Havn i knap 3 år, fra 1987-89, samt evt. andre retstvister o.lign.

I. Ejendommens beliggenhed, matrikelnumre, grundareal mv.:

- A. Rødby Færge- og Trafikhavn. Matr. nr. 410b, 410c, 410d, 410e, 411b, 527, 528, 529, 533b, 543, 544, 547, 548, 549b Alle Rødby markjorder, i alt 142000m² heraf 4000m² fredskov. Del af matr. nr. 549a Rødby markjorder, 466000m², heraf 7200m² fredskov og 295100m² havnebassin. Mindre justering af skel for matr. nr. 549a må påregnes for overholdelse af udstykningsloven.
- B. Gedser Færge- og Fiskerihavn. Matr. nr. 25, 26, 27a, 27b, 28, 29, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 36 alle Gedesskov Huse, Gedesby, i alt 34500m². Matr. nr. 42d samt del af 42a, i alt 134800m² heraf 19000m² fredskov. Hertil kommer 68900m² havnebassin og et ca. 2500m² tilsandet (ikke matrikuleret areal), som ikke er registreret tilhørende DSB.
- C. Helsingør Havn, leje 2 og 3 med tilhørende opmarchareal. Del af Matr. nr. 566b Helsingør Bygrunde, 46200m² samt del af Helsingør stationsbygning, Hovedbygningen beliggende på Matr. 566a, i alt ca. 2600m² vil blive udskilt som ejerlejlighed.

- D. Helsingør Havn, Leje 1 med tilhørende havne- og opmarchareal. Lod af matr nr. 566a Helsingør Bygrunde, 1776m², samt del af matr. nr. 566b, 11300m²
- II. De anførte ejendomme og arealer mv. under A, B og C overdrages til DSB REDERI A/S, Dampfærgevej 10, 2100 København Ø, AS reg. nr. 221922.
Helsingør Leje 1 med tilhørende havne- og opmarcharealer, punkt D, overdrages til Statshavnsadministrationen, Frederikshavn, Havnepladsen 9900 Frederikshavn.
- III. Som det fremgår ovenfor er der tale om et apportindskud, hvorved havneterminaler incl. arealer mv. overdrages til DSB Rederi A/S ved DSB's foranstaltning.
Overdragelsen sker jfr. nedenfor pr. 1. januar 1997.
Det overdragne henligger for DSB Rederi A/S's regning og risiko fra denne dato, men den tinglysningsmæssige adkomst kan ikke afsluttes, før samtlige forhold er afklaret og gennemført. Tilskødning kan således af tidsmæssige årsager ikke ske på dato for overtagelse.
- IV. Havneanlæg mv., den bogførte kapitalværdi pr 01.01.1997:
- A. Rødby Færgehavn, 211.039.000,- kr. Rødby Trafikhavn, 23.766.000,- kr.
- B. Gedser Havn, 62.266.000,- kr.
- C. Helsingør leje 2 og 3 mv., 123.581.000,- kr.
- D. Helsingør leje 1 med tilhørende arealer, opgjort til 31.313.000 kr.
- V. Matr. nr. 410b Rødby Markjorder er prioriteret med kreditforeningslån med obligationsrestgæld på kr. 754.424,- Lånet, som forfalder ved ejerskifte, skal indfries eller overtages af DSB Rederi A/S.
Øvrige ejendomme er ikke prioriterede og overdrages således fri for pantegæld.
- VI. Ejendommene overdrages, som de er og forefindes.
- VII. Ejendommene overdrages pr 01.01.1997.
- VIII. Samtlige omkostninger i forbindelse med ejendommenes overdragelse, gennemførelse og berigtigelse afholdes af DSB Rederi A/S (Statshavnsadministrationen), herunder DSB's omkostninger til overdragelsernes gennemførelse.
- c. Forelæggelsen sker med henvisning til den politiske aftale af 14. maj 1996 og med henblik på, at DSB Rederi A/S kan overtage havneterminalerne mv. pr. 1. januar 1997.
- d. Told- og Skattestyrelsen har vurderet værdien af arealer og bygninger og har intet at bemærke til de af IPD anslåede værdier heraf. Styrelsen mener ikke at have erfaring og grundlag, som sætter den i stand til at vurdere havnene som produktionsanlæg.
- e. Under henvisning til ovenstående, og med baggrund i aftalen af 14. maj 1996 om DSB Rederi A/S mv., anmoder Trafikministeriet om tilslutning til:
- at øge rederiets egenkapital ved apportindskud af DSB's havneterminaler i Helsingør mv., excl. leje 1, Gedser og Rødby svarende til en værdi af ca. 590 mio. kr. med virkning fra 1. januar 1997 mod tegning af yderligere aktier i selskabet
 - at den negative saldo på DSB's særlige Nationalbank-konto for salg af ejendomme nedskrives til kr. 0 med virkning fra 1. januar 1996, hvor saldoen var -153 mio. kr. således at DSB fra denne dato kan disponere over alle indtægter ved salg af ejendomme
 - at ejerskabet til leje 1 i Helsingør Statshavn med tilhørende opmarcharealer overføres fra DSB til Statshavnsadministrationen, Frederikshavn, og at overdragelsen gennemføres som en udgiftsneutral ressortændring. De bevillingsmæssige konsekvenser heraf – i størrelsesorden 2,2 mio. kr. – indarbejdes på finansloven for 1997.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

JAN TRØJBORG

/ Anne Jøker

Bilag 2

Finansudvalgets spørgsmål 1, 3, 5, 6 og 8 vedrørende aktstykke 77 og trafikministerens besvarelse heraf*Spørgsmål 1:*

»Hvad er årsagen til, at DSB har en negativ salgssaldo i Nationalbanken?«

Svar:

Bl.a. i forbindelse med den første rammeaftale for DSB, 1990-93, fra 1990 blev der forudsat væsentlige salg af ejendomme. Da ejendomsmarkedet ikke mindst i Københavnsområdet i de følgende år var meget svagt, var det hverken muligt at opnå de forudsatte priser eller sælge i det forudsatte omfang. DSB akkumulerede derfor i perioden et overtræk på sin konto i Nationalbanken med heraf følgende rentebelastning.

På finansloven for 1994 blev der ved tekstanmærkning nr. 82 givet tilslutning til at gøre denne salgsmanko rentefri. Det blev i praksis gjort ved, at DSB fik en ny rentefri konto i Nationalbanken.

Ved at overføre 400 mio. kr. fra den nye konto til DSB's almindelige forretningskonto i Nationalbanken fik den nye konto en negativ saldo på de 400 mio. kr. Saldoen på kontoen var gennem ejendomssalg primo 1996 nedbragt til -153 mio. kr.

Spørgsmål 3:

»Hvem står bag selskabet IPD, der har vurderet havnearealerne? Når der er tale om arealer, der som anført af Told og Skat er meget vanskelige at prisfastsætte, er det så ikke normal praksis, at mindst to firmaer giver bud på vurderingen?«

Svar:

IPD, International Port Development, er en sammenslutning af flere firmaer, som til den enkelte opgave sammensætter projektstaben med medarbejdere fra de virksomheder, som har den relevante baggrund.

IPD har i dette tilfælde omfattet firmaerne: Rambøll, Århus Havn, PLS Consult, Ovesen & Kristensen.

Normalt gælder, at der skal indhentes vurdering fra Told og Skat.

Det er yderst sjældent, at Told og Skat ikke ser sig i stand til at vurdere en ejendom. Hidtil er dette primært sket ved salg på Færøerne og i Grønland.

Spørgsmål 5:

»Giver aktsstykket anledning til ændringer i planen om, at DSB Rederi A/S skal betale den aftalte købesum til staten?«

Svar:

Det er stadig forudsætningen, at stiftertilgodehavendet indbetales til staten.

Spørgsmål 6:

»I hvilket omfang har regeringen påtænkt at søge godkendelse af apportindsuddet af havnearealerne hos EU-Kommissionen? Der peges i aktstykket på problemerne fra sagen vedrørende HH-linien med 3. parts adgang. Hvad skal der i nærværende sag foretages desangående?«

Svar:

Trafikministeriet vil, såfremt Finansudvalget tiltræder aktstykket, fremsende dette til EU-Kommissionen til underretning.

Som omtalt i aktstykket udgør havnene 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 fægeområdet.

Sagen vedrørende konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg har vist, at 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 fægeområdet 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 8:

»Vil ministeren oversende en samlet oversigt over DSB Rederi A/S' soliditetsforløb fra starten til nu, og efter at aktstykkets elementer er udført?«

Svar:

Som beskrevet i aktstykket var forventningerne på stiftelsestidspunktet for DSB Rederi A/S, at hovedopgaven var en rolig afvikling af Storebæltsoverfarterne m.v. og i takt hermed en indskrænkning af rederiets aktiviteter.

Udviklingen i færgeteknologien siden da med nye hurtigfærger har medført ændringer i omkostningsstrukturen inden for færgedrift, således at mulighederne for at overflytte overtallige tjenestemænd til rederiets øvrige ruter blev væsentligt mindre, hvilket førte til, selskabet på regnskabet for 1995 foretog en ekstraordinær hensættelse til yderligere udgifter til rådgivningsløn m.v.

Dette medførte, at soliditeten, som ved stiftelsen pr. 1. januar 1995 skønnedes at være ca. 35 pct., faldt til ca. 16 pct. ifølge regnskabet for 1995. Uden apportindskuddet forventes soliditeten at stige til ca. 24 pct. ved udgangen af 1996 som følge af udviklingen i selskabets ordinære drift. I henhold til budgetterne forventes soliditeten med apportindskuddet at blive ca. 35 pct. ved udgangen af 1996, svarende til niveauet ved selskabets stiftelse.