

## 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.