

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,