

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 færefart 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.