

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.