

Bilag**Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og skatteministeren og disses svar herpå**

Trafikministeren:

Spørgsmål 3:

»Hvorfor blev der ikke valgt et andet vurderingsfirma, således at der forelå to vurderinger?«

Svar:

Der henvises til svaret på spørgsmål nr. 6.

Spørgsmål 6:

»Vil ministeren oplyse, hvilken opgaveformulering IPD fik forud for vurderingen?«

Svar:

Trafikministeriet henvendte sig efter indgåelsen af den politiske aftale af 14. maj 1996 om DSB Rederi A/S til revisionsfirmaet KPMG C. Jespersen, som efter rundspørge i firmaets udenlandske og danske afdelinger henviste til International Port Development, IPD.

Ministeriet anmodede herefter IPD om at få vurderet markedsværdien for de omhandlede havne som infrastruktur. Endvidere anmodede man om at få opgjort areal- og bygningsværdi, herunder evt. særlige herlighedsværdier m.v. Ministeriet henvendte sig også til Told- og Skattestyrelsen, som dog alene fandt sig i stand til at vurdere ejendomme og arealer, men ikke havnene som produktionsanlæg.

Det er værdien som »going concern«, som er relevant, når man skal vurdere markedsværdien i det her foreliggende tilfælde.

Spørgsmål 12:

»Hvilket ræsonnement lægger ministeren til grund for, at der ikke er tale om statsstøtte i denne sag?«

Svar:

Apportinskuddet i rederiet forud for salg af aktier ventes at forøge selskabets handelsværdi mere end værdien af havnene. Set fra statens

side er der således tale om en markedsøkonomisk hensigtsmæssig disposition.

Jeg henviser endvidere til Kammeradvokatens responsum side 7, afsnit 4, hvoraf fremgår, at staten er i sin gode ret til at anlægge en langsigtet rentabilitetsbetragtning, og at apportindskuddet ikke indebærer et element af statsstøtte.

Spørgsmål 14

»Vil ministeren ikke, belært af HH-sagen og Rødby-sagen, være enig i, at det er uheldigt med DSB Rederi A/S som ejer af en række havne, hvorfra/hvortil der i de kommende år kan forventes konkurrerende færgetrafik?«

Svar:

Havnene udgør, som anført i aktstykket, 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 færgområdet.

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.