



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om Trafikministeriets
overdragelse af statshavnene til
kommunerne

November
2007

revision
revision
revision

Opfølgning i sagen om Trafikministeriets overdragelse af statshavnene til kommunerne (beretning nr. 7/01)

13. november 2007

RN A606/07

I. Indledning

1. Jeg tilkendegav i mit notat af 16. august 2002 til Statsrevisorerne, at jeg ville orientere Statsrevisorerne, når det endelige økonomiske resultat af overdragelserne af statshavnene var opgjort i 2006, jf. Endelig betænkning over statsregnskabet for finansåret 2001, s. 128-129.

2. Rigsrevisionen har til brug for udarbejdelsen af dette notat holdt møde og brevvekslet med Transport- og Energiministeriet.

3. Transport- og Energiministeriet overdrog i 2000 og 2001 en række statshavne til de kommuner, hvor havnene var beliggende. Ministeriet overdrog havnene til priser varierende fra 0 til 295 mio. kr. Kommunernes betaling bestod af en kontant indbetaling og på nær ét tilfælde optagelse af statslån. Statslånene løb over 5 år og blev benævnt risikodelingslån, da den beløbsmæssige størrelse af den endelige overdragelsessum for havnene var afhængig af den fremtidige indtjening for havnene. Staten bar 75 % af risikoen for, at den enkelte havns gennemsnitlige indtægter i 5-års-perioden ikke blev mindre end forudsat ved fastsættelsen af overdragelsessummen. Risikodelingslånene udløb den 1. april 2006.

II. Økonomisk resultat

4. Transport- og energiministeren oplyste i Endelig betænkning over statsregnskabet for finansåret 2001, s. 127, bl.a., at risikodelingslån ville kunne indebære færre indtægter til staten.

5. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at samtlige risikodelingslån er indfriet inkl. renter og bidrag. Risikodelingslånene er blevet forvaltet og administreret af Økonomistyrelsen. Risikodelingslånene er alle indfriet inden lånenes udløb, og det særlige vilkår med fordeling af risikoen for den fremtidige indtjening i havnene blev ikke aktuelt. Det økonomiske resultat af overdragelsen af statshavnene er vist i tabel 1.

Tabel 1. Det økonomiske resultat af overdragelsen af statshavnene ekskl. Helsingør statshavn for 2000-2007 (Mio. kr.)

| Havn | Kontant (1) | Lån (2) | Overdragel- sessum (3) (1+2) | Renter og bidrag (4) | Efterslæb- arbejder (5) | Økonomisk resultat (3+4-5) |
|-----------------------|----------------|--------------|------------------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Hirtshals | 57,5 | 57,5 | 115 | 3 | +4,5 | 113,5 |
| Rømø | 0 | 0 | 0 | 0 | +3 | +3 |
| Anholdt | 0 | 0 | 0 | 0 | +5,5 | +5,5 |
| Hammer | 0 | 0 | 0 | 0 | +5,8 | +5,8 |
| Thyborøn | 7,5 | 7,5 | 15 | 1,6 | +2 | 14,6 |
| Hvide Sande | 0 | 0 | 0 | 0 | +8 | +8 |
| Hanstholm | 13 | 13 | 26 | 1,4 | +13,5 | 13,9 |
| Skagen | 5 | 5 | 10 | 1,3 | +4 | 7,3 |
| Frederikshavn | 147,5 | 147,5 | 295 | 6,9 | 0 | 301,9 |
| Esbjerg ¹⁾ | 245,5 | 0 | 245,5 | 0 | 0 | 245,5 |
| I alt | 476,0 | 230,5 | 706,5 | 14,2 | +46,3 | 674,4 |

Note: Beløbene er afrundet til nærmeste 100 t.kr.

¹⁾ Ved Akt 120 10/5 2007 blev beløbet efterfølgende forhøjet med 188,5 mio. kr. fra 57,0 mio. kr. til i alt 245,5 mio. kr. Ved fastsættelsen af beløbet på 188,5 mio. kr. blev der bl.a. taget hensyn til en renteindtægt på 5,5 mio. kr., som staten allerede havde modtaget. Renteindtægten opstod ved, at Esbjerg Kommune på et tidligere tidspunkt havde indbetalt 160,7 mio. kr. til staten som en foreløbig betaling. Beløbet blev indsat på en konto i Nationalbanken, og renteindtægten herfra er blevet modregnet ved fastsættelsen af det endelige beløb.

6. Det fremgår af tabel 1, at den samlede overdragelsessum i alt udgjorde 706,5 mio. kr., hvoraf 476,0 mio. kr. blev indbetalt kontant ved overdragelsen, og de resterende 230,5 mio. kr. blev afdraget gennem risikodelingslån. Hertil kommer den særlige renteindtægt vedrørende Esbjerg Kommune. Renter og bidrag fra risikodelingslånene har udgjort 14,2 mio. kr. Efterslæbarbejderne, dvs. aftalte arbejder på havnene, fx istandsættelse af havneanlæg, som havnene påtog sig mod betaling fra staten, har udgjort 46,3 mio. kr. Statens udgifter til efterslæbarbejderne blev 9,8 mio. kr. højere end oplyst i beretningen, jf. s. 24. Det skyldes, at udgifterne hertil i Hammer Havn (5,8 mio. kr.) og Skagen Havn (4,0 mio. kr.) ikke var opgjort, da beretningen blev afgivet. Efterslæbarbejderne var en del af aftalegrundlaget mellem Transport- og Energiministeriet og de pågældende kommuner i forbindelse med overdragelsen af statshavnene.

Oprensning i Esbjerg Havn

7. Det indgik ved fastsættelsen af overdragelsessummen på oprindeligt 57,0 mio. kr. bl.a., at Esbjerg Kommune overtog forpligtelsen fra staten til oprensning i indsejlingen og i havnebassiner. Esbjerg Kommune kunne ifølge Akt 183 29/3 2000 dog kræve genforhandling om forpligtelsen til oprensning i såvel indsejling som havnebassiner. Esbjerg Kommune benyttede sig af denne mulighed til at få forpligtelsen tilbageført til staten med virkning fra 1. april 2003 mod en forhøjelse af overdragelsessummen for havnen.

Folketingets Finansudvalg tiltrådte ved Akt 120 10/5 2007, at Kystdirektoratet overtog opgaven med oprensning i og ved Esbjerg Havn med økonomisk virkning fra 1. oktober 2006. Aftalen indebærer forventede statslige udgifter i 2007 på 57,3 mio. kr. samt yderligere 29,6 mio. kr. pr. år i de følgende år. Esbjerg Kommune skal indbetale 188,5 mio. kr. i 2007 som kompensation for Kystdirektoratets overtagelse af oprensningsforpligtelsen.

8. Jeg kan konstatere, at de aftalte overdragelsessummer efterfølgende ikke blev formindsket. Risikodelingslånene er indfriet, og det særlige vilkår med fordeling af risikoen for den fremtidige indtjening i havnene er ikke blevet aktuelt. Det samlede økonomiske resultat af overdragelsen af statshavnene ekskl. Helsingør Havn og renteindtægten fra Esbjerg Kommune blev 674,4 mio. kr., når renteindtægter fra risikodelingslånene tillægges, og efterslæb-arbejder fratrækkes overdragelsessummen.

Jeg kan samtidig konstatere, at Esbjerg Kommune anvendte muligheden for genforhandling, og at Folketingets Finansudvalg tiltrådte vilkårene for tilbageførsel af pligten til oprensning i såvel indsejling som havnebassiner fra Esbjerg Kommune til staten.

III. Helsingør Havn

9. Jeg redegør i det efterfølgende nærmere for overdragelsen af Helsingør Havn, fordi resultatet af overdragelsen ikke fremgik af beretningen, da forhandlingerne allerede i begyndelsen af 2000 blev sat i bero. Berostillelsen skyldtes, at konsekvenserne for Helsingør Havns fremtidige indtægter som følge af åbningen af broforbindelsen over Øresund var ukendte.

10. Forhandlingerne blev genoptaget i foråret 2003, og Folketingets Finansudvalg tiltrådte ved Akt 66 8/12 2004, at Helsingør Havn blev overdraget til Helsingør Kommune med virkning fra 1. januar 2005 for en samlet sum på ca. 50 mio. kr.

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at der er indgået en partnerskabsaftale mellem Helsingør Kommune, Realdania og Slots- og Ejendomsstyrelsen om "Kulturhavn Kronborg Projektet". Slots- og Ejendomsstyrelsen skal i forbindelse hermed ifølge aktstykket vederlagsfrit have overført nogle arealer over mod Kronborg Slot samt Nordre Mole fra Transport- og Energiministeriet. Ifølge partnerskabsaftalen skal det fremtidige havneopsyn, vedligeholdelse mv. reguleres mellem Helsingør Kommune, Slots- og Ejendomsstyrelsen og Realdania. Ministeriet deltager ikke i aftalen, og de eventuelle krav, der udspringer af denne aftale, kan heller ikke rettes mod ministeriet.

Ministeriet har videre oplyst, at Kammeradvokaten er ved at udarbejde og få tinglyst de nødvendige skøder mv.

Valg af anden økonomisk overdragelsesmodel

11. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at Helsingør Kommune ikke ønskede at anvende modellen med 5-årige risikodelingslån. Ministeriet og Helsingør Kommune blev derfor enige om, at den kontante indbetaling udgjorde 60 % af overdragelsessummen, mens de resterende 40 % af overdragelsessummen skulle finansieres over en 8-årig periode (2005-2012) gennem indbetaling af halvdelen af et korrigeret driftsoverskud fra havnen.

12. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at grunden til, at Helsingør Kommune ikke ønskede at anvende modellen med 5-årige risikodelingslån, var, at kommunen frygtede, at indtægter svarende til 90 % af havnens samlede indtægter var i fare for at forsvinde eller blive reduceret væsentligt, hvis én af bilruterne til Sverige blev nedlagt eller nedsatte frekvensen for sejlads som følge af konkurrence fra henholdsvis broforbindelsen og et konkurrerende rederi. Ministeriet deler ikke umiddelbart Helsingør Kommunes bekymring for havnens fremtidige indtægter, da et eventuelt ophør af en rute vil kunne blive erstattet af en ny rute gennem udbud. Ministeriet ser kun en risiko for, at én af de mindre ruter kan blive nedlagt med et deraf følgende begrænset indtægtstab.

13. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at både modellen med 5-årige risikodelingslån og den valgte model ved overdragelsen af Helsingør Havn begge baserer sig på de fremtidige indtægter. Selv om de 2 modeller i øvrigt ikke er direkte sammenlignelige, gælder det for begge, at en forudsætning for statens forventede provenu er, at havnens indtægter ikke skal blive mindre end forudsat ved overdragelsen. For de havne, hvor model-

len med risikodelingslån blev anvendt, indebar modellen, at staten ikke ville få del i en eventuel stigning i indtægterne i forhold til det forventede, mens et større overskud i Helsingør Havn i forhold til forventet vil give staten et større provenu. Om den ene model er mere fordelagtig end den anden, afhænger helt af udviklingen i havnenes indtægter samt for risikodelingslånene også af renteutviklingen. For Helsingør Havn er løbetiden for overdragelsen aftalt til 8 år, hvorimod løbetiden for havne med risikodelingslån var aftalt til 5 år. Forskellen på længden af løbetiden er et resultat af de politiske forhandlinger mellem transport- og energiministeren og Helsingør Kommune.

14. I Akt 66 8/12 2004 blev indtægterne fra det korrigerede driftsoverskud skønnet til 3,6 mio. kr. årligt.

Helsingør Havn indbetalte 3,2 mio. kr. vedrørende overskuddet for 2005. Ifølge Transport- og Energiministeriet skyldes forskellen på 0,4 mio. kr. hovedsageligt nogle engangsudgifter i forbindelse med overdragelsen af havnen.

Helsingør Havn har indbetalt 3,3 mio. kr. vedrørende overskuddet for 2006. Der har ifølge regnskabet for havnen i 2006 været en indtægtsnedgang på 0,3 mio. kr.

15. Jeg kan konstatere, at det endelige økonomiske resultat for overdragelsen af Helsingør Havn først kan gøres endeligt op i 2013 i forbindelse med indbetaling af det korrigerede driftsoverskud for 2012.

Klausul om videresalg

16. Statsrevisorerne kritiserede i deres bemærkninger til beretningen, at Transport- og Energiministeriet ved overdragelserne af havnene ikke havde forhandlet klausuler om andel af salgsprovenuet til staten ved kommunernes eventuelle videresalg af havnene.

Jeg noterede mig i Endelig betænkning over statsregnskabet for finansåret 2001, s. 129, at ministeren principielt var enig i, at klausuler om en andel af salgsprovenuet ved et eventuelt videresalg af havnene kunne have været indeholdt som betingelse for overdragelse af havnene i tilfælde af kommunernes eventuelle senere salg af havnene til anden side.

Efter min opfattelse burde klausulerne have været indeholdt i kontraktforhandlingerne som et standardvilkår.

17. Transport- og Energiministeriet har oplyst om status for de overtagne havne, at ministeriet ikke er bekendt med, at der på nuværende tidspunkt er sket et salg af hele havne. Derimod er der i nogle havne sket salg af mindre arealer samt enkelte bygninger.

18. Transport- og Energiministeriet har i Akt 66 8/12 2004 om overdragelse af Helsingør Havn oplyst, at der af hensyn til en ligestilling med andre kommunale havne ikke er stillet krav om medtagelse af en klausul for Helsingør Havn om en andel af salgsprovenuet, hvis Helsingør Kommune eventuelt videresælger havnen.

Ministeriet har oplyst, at spørgsmålet om medtagelse af en klausul i aftalen blev drøftet med Helsingør Kommune, men ministeriet valgte at fratage kravet under hensyn til ligestilling med andre kommuner. Ministeriet har tillige peget på, at der også gør sig nogle særlige forhold gældende for Helsingør Havn, idet Slots- og Ejendomsstyrelsen bevarer nogle arealer over mod Kronborg Slot samt Nordre Mole.

IV. Sammenfatning

19. Jeg kan konstatere, at de aftalte overdragessummer efterfølgende ikke blev formindsket. Risikodelingslånene er indfriet, og det særlige vilkår med fordeling af risikoen for den fremtidige indtjening i havnene er ikke blevet aktuelt.

Jeg kan videre konstatere, at Esbjerg Kommune anvendte muligheden for genforhandling, og at Folketingets Finansudvalg tiltrådte vilkårene for tilbageførsel af pligten til oprensning i såvel indsejling som havnebassiner fra Esbjerg Kommune til staten.

Jeg kan endvidere konstatere, at det økonomiske resultat for overdragelsen af Helsingør Havn først kan gøres endeligt op i 2013.

Jeg kan endelig konstatere, at Transport- og Energiministeriet ved overdragelsen af Helsingør Havn til Helsingør Kommune undlod at medtage en klausul om, at en andel af salgsprovenuet for Helsingør Havn tilfalder staten, hvis Helsingør Kommune på et senere tidspunkt sælger havnen, selv om Statsrevisorerne i beretningen om overdragelse af statshavnene til kommunerne udtalte kritik af ministeriet for ikke at have medtaget en sådan klausul ved overdragelsen af de øvrige havne.

20. Jeg betragter herefter beretningssagen som afsluttet.

Henrik Otbo