



## Samrådsspørgsmål I om Scandlines d. 29. september 2005

---

Jeg vil sige Trafikudvalget tak for, at jeg i dag får lejlighed til at give en nærmere orientering om Scandlines. Rederiet har på det seneste været genstand for en vis opmærksomhed, mange synspunkter har været fremme, så jeg er kun tilfreds med her at kunne kommentere sagen.

Da der er tale om et åbent samråd, beder jeg om udvalgets forståelse for, at jeg på visse områder – især når det drejer sig om kommercielle forhold og personspørgsmål - ikke kan gå i dybden.

Jeg har tre hovedemner vedrørende rederiet:

- 1) Vore overvejelser vedrørende salg
- 2) Løbende sager, som omtalt i dagspressen
- 3) Den ledelsesmæssige situation i selskabet samt den økonomiske situation

*ad 1: Vore overvejelser vedrørende salg*

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at det er regeringens ønske at sælge rederiet, og at regeringen klart foretrækker, at et salg sker i samarbejde med den anden aktionær i rederiet, Deutsche Bahn (DB). Belært af erfaringer fra tidligere ønsker vi dog, at den tyske regering giver deres tilslutning til et salg, og at dette kommer til udtryk i form af en offentlig erklæring.

Før sommer ferien havde jeg et møde med min tyske kollega, Manfred Stolpe, og vi var enige om at lade vore medarbejdere se nærmere på muligheden for et salg. Vi skulle have mødtes på ny i slutningen af august, men så kom valget i Tyskland. Der har dog i den mellemliggende tid udviklet sig et godt samarbejde mellem mit eget og det tyske ministerium også i denne sag, og vi forventer – når en ny regering er dannet - at kunne præsentere en ny tysk minister for et udkast til en fælleserklæring om tilslutning til et salg.

Der er for mig ingen tvivl om, at DB ønsker at gå sammen med ministeriet om et salg, hvilket jo også fremgår klart af dagspressen. Medens pressen således har været optaget af mulige kilder til uoverensstemmelse imellem den tyske og den danske aktionær, så lad mig nævne, at vi

i samarbejde med DB har udviklet en skabelon for en salgsproces, der skal sikre, at et salg kan foregå på en ordentlig måde, og hvor alle interesserede købere får mulighed for at give et bud på rederiet på lige og fair vilkår.

Mit tidligere omtalte krav om politisk støtte i Tyskland fremgår desuden som en betingelse i denne fælles skabelon for et salg. Også dette har DB accepteret, så de to aktionærer i rederiet har i realiteten et fælles og godt udgangspunkt for en målrettet salgsproces.

På grund af de øjeblikkelige regeringsforhandlinger har vi dog som nævnt endnu ikke opnået tilslutning fra den tyske regering og jeg kan derfor ikke igangsætte en egentlig salgsproces.

Vi har imidlertid gennem et stykke tid været i gang med mere uformelle forberedelser af en salgsproces.

Vi har nu besluttet at formalisere forberedelserne til et salg. Det gør vi ved at gå i gang med – hvad vi kalder fase 1, som bl.a. indebærer

- staten går i gang med at udvælge sine rådgivere i processen

- sammensætningen af arbejdsgruppe og styregruppe aftales med Deutsche Bahn
- der opnås enighed mellem aktionærene om retningslinjer for intern og ekstern kommunikation
- aktionærene bliver enige om, hvilke betingelser, der skal lægges til grund ved udvælgelse af køber
- der udarbejdes en detaljeret tidsplan for salgsprocessen

Disse ting tager tid, og ved at påbegynde fase 1 af en salgsproces nu, kan vi – når den tyske regerings tilslutning foreligger – meget hurtigere gå i gang med fase 2 og dermed tage fat på en egentlig salgsproces.

Fase 2 er en langt mere omfattende fase, der bl.a. indebærer, at ejerne via deres rådgivere går offentligt ud og indhenter tilbud fra de mulige købere af Scandlines. Men denne fase afventer som nævnt, at der foreligger en fælles erklæring imellem den danske og tyske regering. Væsentligt er det, at vi som nævnt tager hul på forberedelserne til et salg under fase 1.

Med hensyn til forskellige udtalelser fra DB's direktør, hr. Helmuth Mehdorn, og som er

gengivet i pressen, skal vi være opmærksom på, at det næppe er sidste gang, vi ser udtalelser fra DB i pressen.

Der var i sidste uge en meget håndfast udtalelse fra DB, men dels har hr. Mehdorn vel haft behov for at kommentere noget, som jeg var citeret for i pressen, dels finder han det vel vigtigt, at man kommer i gang med en salgsproces.

Men det tager vi med ro. Hr. Mehdorn er en dygtig og driftig forretningsmand, der nok er blevet lidt utålmodig, fordi vi som nævnt stiller betingelser for at gå i gang med et salg.

Jeg vil gerne understrege, at Deutsche Bahn indtil nu ikke har kunnet levere den politiske opbakning i Tyskland, som Deutsche Bahn i lang tid har været klar over er afgørende for den danske aktionær.

Derfor har vi også valgt at tage direkte kontakt til det tyske Transportministerium.

Men vi er dog samtidig enige med DB om, hvilke betingelser der skal være opfyldt – jf. hvad jeg før sagde om en skabelon – så vi føler os overbeviste om, at det hele falder på plads og en salgsproces kan indledes efter den aftalte skabelon og opstillede betingelser.

Men det er klart, at vi har en vanskelig proces foran os, så der kan meget vel opstå situationer hvor de to aktionærer har vanskeligt ved at nå til enighed – og der kan komme lidt uro på mediefronten - men det må vi tage med.

Det gælder om at værne om danske interesser bedst muligt, uanset stormvejret.

Der har den seneste tid været nogen uro blandt de danske medarbejdere.

Det har jeg stor forståelse for, og der er nu taget kontakt til repræsentanter for de danske medarbejdere, og vi har forklaret vores planer vedrørende Scandlines.

Vi har også aftalt at holde løbende møder med repræsentanter for medarbejderne, og jeg vil selv deltage i disse møder efter behov.

Jeg kan sagtens forstå, at medarbejderne føler sig utrygge, når der skabes så megen uro om rederiet, og når de samtidig føler sig usikre på, hvad der er sandt og usandt.

Jeg håber derfor, at den løbende dialog mellem ministeriet og medarbejderrepræsentanterne kan medvirke til at berolige de danske medarbejdere.

*ad 2: Løbende sager, som omtalt i dagspressen*

Jeg har på det seneste modtaget et antal §20 spørgsmål, som jeg har besvaret eller er ved at besvare. Jeg vil derfor ikke komme ind på dem alle, på nær hvad angår følgende:

Jeg er blevet spurgt om DB i realiteten forbereder sig på et særskilt salg af egne aktier (de 50%) med henblik på at kunne forelægge ministeriet et tilbud om enten at købe til samme pris eller lade en ny aktionær komme ind.

DB har formentlig gjort sig mange overvejelser om sin aktiepost og om, hvordan man vil stille sig, hvis den danske aktionær ikke vil gå med til at sælge sammen med DB. Det kan derfor ikke udelukkes, at der er truffet forberedelse til et alternativ, såfremt et salg sammen med den danske aktionær trækker ud.

Men vi føler os overbeviste om, at DB – ligesom vi – har et samlet salg af aktier i rederiet som prioritet nr. 1 – fordi det vil give den bedste pris for begge aktionærer.

Sagen er desuden den, at DB ønsker min underskrift på et fælles dokument hvorefter begge aktionærer forpligter sig til at gennemføre et salg i fællesskab og efter regler der skal sikre

åbenhed og fairness i salgsprocessen, jf. hvad jeg før sagde om en fælles skabelon for et salg.

Dette dokument kan jeg dog ikke skrive under på, uden at jeg har den tyske regerings ord for, at man tilslutter sig et salg. Og sagen skal desuden vende Finansudvalget.

Men mit budskab er, at vores medaktionær ønsker at gøre det, som også regeringen er enig i – gennem et salg at finde en ny ejer, der kan påtage sig at videreudvikle rederiet på en god måde. Den nuværende ejerskabskonstruktion er bestemt ikke hensigtsmæssig.

Endelig vil jeg nævne, at vi har en gensidig forkøbsret og at DB ikke kan sælge sine aktier uden først at tilbyde ministeriet at købe.

### *ad 3: Den ledelsesmæssige situation i selskabet samt den økonomiske situation*

Forholdene i ledelsen har til dels været belastet af en sag, som opstod i 2004, hvor Scandlines gjorde forsøg på at købe to skibe til en rute mellem Rostock og Finland. Dette forsøg blev angiveligt gjort af den tyske finansdirektør, uden om den øvrige ledelse. Dette førte til, at der for det første i bestyrelsen blev protesteret imod den konkrete fremgangsmåde, og for det andet at



bestyrelsen bestilte en redegørelse (en legal opinion) om, hvordan det kunne gå til.

Nu foreligger denne legal opinion, og bestyrelsen, som bestilte redegørelsen, skal behandle den på et møde i næste uge.

Da det er bestyrelsens redegørelse, og da bestyrelsen som nævnt skal drøfte den, vil jeg ikke kommentere den, førend bestyrelsen selv er rede til at udtale sig om den.

Jeg har bemærket, at formanden for rederiets bestyrelse har udtalt sig om sagen, om end i en intern information til medarbejderne. Det synes jeg er betænkeligt, men jeg ønsker ikke selv at krydse grænsen for god opførsel.

Jeg har bemærket mig, at der – også i dagspressen – er fremsat påstande om, at jeg skulle ønske at dække over eller støtte den tyske finansdirektør. Påstanden bygger på at jeg i forbindelse med besvarelse af et §20 spørgsmål har peget på, at de meget omtalte skibe faktisk ikke blev købt, og at den rute, de betjente, i øvrigt er nedlagt. Med denne oplysning er det nu påstanden at jeg mere eller mindre åbenlyst dækker over den tyske direktør.

Jeg har vitterlig prøvet at forstå denne påstand, men jeg har svært ved at følge tankegangen.

Når jeg modtager et antal §20 spørgsmål, der i flere tilfælde henviser til artikler i dagspressen, hvor læseren kan få det indtryk, at der skulle være købt to skibe – med tab til følge for den danske stat - mener jeg, at det er min simple pligt at berigtige forholdet, også selv om jeg i øvrigt afviser at gå ind i en diskussion.

Jeg minder om, at jeg den 16. juni 2005 i en besvarelse af et spørgsmål fra Trafikudvalget (Alm. del, 4. maj 2005) også gjorde opmærksom på dette forhold – at de to skibe faktisk ikke blev købt – uden at denne oplysning på det tidspunkt afstedkom overskrifter i dagspressen.

Man hører nogle gang påstande om, at den danske side af Scandlines er passiv. Den konkrete sag om de to skibe er netop et eksempel på, at dette ikke er rigtigt.

De danske bestyrelsesmedlemmer var modstandere af købet af de to skibe, og vi som aktionær støttede fuldt ud de danske bestyrelsesmedlemmers vurdering af sagen. Dette resulterede som sagt også i, at skibene ikke blev købt.

I alle tilfælde er det mit håb, at striden snarest må blive bilagt, således at vi kan få genskabt roen i selskabets ledelse.

## *Afslutning*

Sluttelig vil jeg nævne, at Scandlines også i 2004 havde et godt år. Regnskabet, som er indstillet af bestyrelsen til godkendelse, viser en omsætning på mere end 3,7 mia. kr. og et resultat før skat på ca. 600 mio. kr.

Der er desuden over de seneste år gennemført store investeringer i selskabet, især på ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, hvor tonnagen (de anvendte skibe) alle er blevet opgraderede.

Trods hvad man eventuelt kunne få indtryk af i dagspressen, har vi at gøre med en god virksomhed, med dygtige medarbejdere, og med et vækstpotentiale, der blot venter på at blive udnyttet.

Regeringen ønsker at sælge og der er bred politisk opbakning til et salg. Jeg tror, at vi kan få en god pris, men jeg ønsker ikke at haste et salg igennem. Så snart vi har den nævnte tilslutning fra den tyske regering, kan der komme rigtigt gang i salgsprocessen.