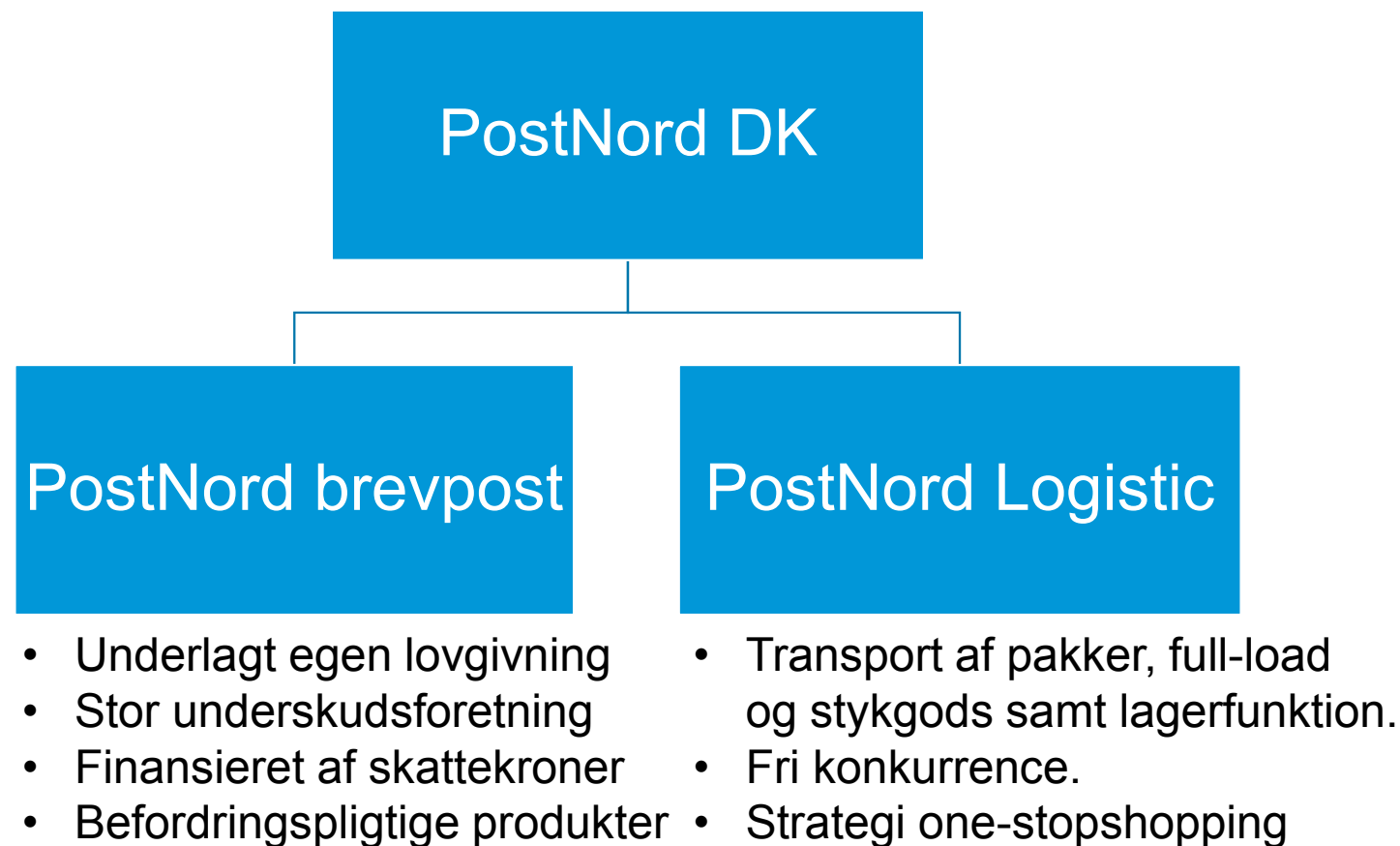


PostNords organisation



PostNords redningsplan

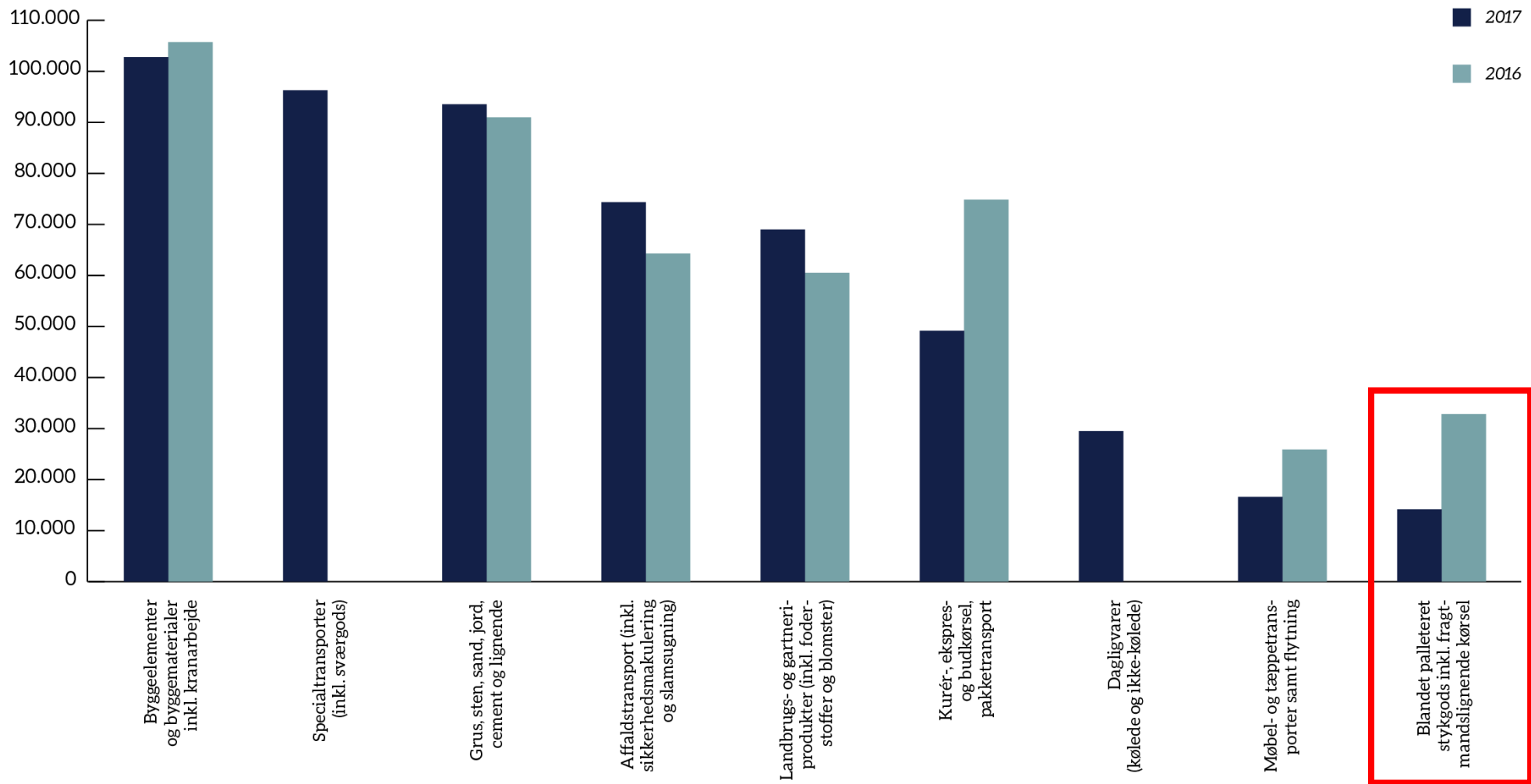
PostNords redningsplan er, via deres datterselskab PostNord Logistics A/S, at etablere en stor selvstændig og profitabel vognmands-/logistikvirksomhed.

”Vi skal være en et-stops shoppingmulighed for vore kunder, der kan tilbyde den fulde palet af ydelser,” siger Jakob Manori adm. direktør i PostNord Logistics.

Jyllands-Posten 15. juni 2018

Resultat pr. beskæftiget fordelt på transporttype i 2017 i forhold til 2016

2016-tal er ikke tilgængelige for Specialtransporter og Dagligvarer pga. et for lavt antal svar



Konjunkturundersøgelse af vognmandserhvervet i danmark 2018 DTL

**PostNord vil således
redde forretningen
ved at satse på det
segment med lavest
indtjening !**

PostNord Logistics A/S

På forespørgsel har jeg på baggrund af offentliggjorte årsrapporter samt oplysninger fra www.cvr.dk udarbejdet nedenstående sammenstilling af resultater og modtagne kapitalindskud for PostNord Logistics A/S, CVR-nr. 20 14 85 86 for perioden 2013 – 2019.



Alle tal i TDKK	2013-2019	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Årets resultat efter skat	-214.247	-17.557	-63.562	-90.926	-3.892	5.814	-26.910	-17.214
Egenkapital	-	31.916	4.473	-1.965	88.961	54.453	8.639	35.549
<u>Egenkapitalbevægelser</u>								
Egenkapital primo	-	4.473	-1.965	88.961	54.453	8.639	35.549	-67.237
Årets resultat	-214.247	-17.557	-63.562	-90.926	-3.892	5.814	-26.910	-17.214
Kapitalindskud	275.000	45.000	70.000	0	0	40.000	0	120.000
Ændret værdiansættelse efter sammenlægningsmetoden	38.400	0	0	0	38.400		0	
Egenkapital	-	31.916	4.473	-1.965	88.961	54.453	8.639	35.549

PostNord Logistics A/S er ejet 100% af PostNord Group AB, Sverige, et ejerskab der ifølge ejerforholdsoplysningerne på www.cvr.dk har bestået i alle årene fra 2013 til 2019.

PostNord Logistics A/S har ikke i nogle af årene fra 2013 til 2019 haft langfristede gældsforpligtelser eller gæld til kreditinstitutter.

Kapitaltilskud er modtaget fra moderselskabet PostNord Group AB, Sverige enten som nedbringelse af gæld til PostNord Group AB eller som likvider.



Af ovenstående sammenstilling kan udredes:

- At perioden udviser underskud efter skat på samlet DKK 214,2 million samt at seks ud af de seneste syv årsrapporter er aflagt med underskud
- At PostNord Logistics A/S i perioden har fået tilført DKK 275 millioner som kapitalindskud, seneste kapitalindskud er i 2019
- At uden kapitalindskud ville PostNord Logistics A/S have haft en negativ egenkapital pr. ultimo 2019 på DKK 243,1 million

Med venlig hilsen

Lars Vagner Hansen
statsautoriseret revisor

Udsnit fra rigsrevisionens rapport

2.2. Post Danmarks regnskabspraksis

40. Trafikstyrelsen har oplyst, at Post Danmarks fordeling af fællesomkostninger i overensstemmelse med regnskabsreglementet sker ud fra incremental cost-princippet. Incremental cost-princippet medfører, at alle omkostninger, der er nødvendige for at befordre de beforderingspligtige produkter, pålægges disse produkter, og at det fx ved distributionen af produkterne på ruter med produkter både inden for og uden for beforderingspligten kun er den ekstra tid ved postkassen, der henføres til produkterne uden beforderingspligt.

Statsrevisorerne noterer sig:

At Trafikstyrelsen baserer dele af tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis på en erklæring fra Post Danmarks eksterne revisor, men at Trafikstyrelsen ikke har stillet krav om graden af sikkerhed i revisorerklæringen.

At Trafikstyrelsen ikke har haft et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om Post Danmarks avancer på frimærkefrankerede breve var rimelige. Trafikstyrelsen har ikke haft nedskrevne procedurer for godkendelse af Post Danmarks priser på frimærkefrankerede breve og har heller ikke fastsat objektive kriterier for, hvad styrelsen vurderer som en rimelig avance.

At Transportministeriet og Trafikstyrelsen flere gange som led i ejerskabet af og tilsynet med Post Danmark har iværksat eksterne undersøgelser af, om Post Danmark har efterlevet regnskabsreglerne, herunder regler for fordeling af fællesomkostninger og spørgsmål om krydssubsidiering. Undersøgelsen fra 2014 viste således, at størstedelen af omkostningerne – i overensstemmelse med regnskabsreglementet – blev pålagt de befordringspligtige produkter, selv om disse udgjorde under halvdelen af produkterne. I en anden undersøgelse fra 2020 blev påstande om krydssubsidiering afvist, men blev afrapporteret uden analyser og baggrund for konklusionerne. Transportministeriet og Trafikstyrelsen kunne således have efterspurgt mere viden og opnået større sikkerhed for, at Post Danmark efterlever regnskabsreglerne.

**Hvordan forventer man, at et erhverv der bliver presset af staten, samtidig skal kunne leve op til bla.de forventelige krav der vil blive stillet på miljøområdet ?
Her tænkes også på grøn omstilling og ellastbiler mm.**

Vores erhverv på stykgodsmarkedet skal kunne tjene penge for at kunne investere i fremtiden.

Både Rigsrevisionens rapport, og den nyligt faldne dom i EU omkring ulovligt statstilskud til PostNord og momsfrigørelse synes vi tydeligt viser at det er helt urimeligt at der bruges 275 mio. på at ”lege ” vognmandsforretning til stor skade for de private aktører der opererer på markedet