



Transportministeriet

Transportministeren

Finansudvalget
Folketinget

13. april 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Finansudvalget har i brev af 18. marts 2021 stillet mig følgende spørgsmål (FIU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Niels Flemming Hansen (KF).

Spørgsmål nr. 238:

Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen den 18. marts 2021 af samrådsspørgsmål H redegøre for de pengestrømme, der er mellem de danske og svenske dele af Post Nord, og herunder vurdere hvilken risiko, der er for krydssubsidiering i de pengestrømme?

Svar:

Jeg vil først og fremmest henvise til den endelige afrapportering fra McKinsey, jf. vedlagte bilag 1, som tager afsæt i en række spørgsmål fra den politiske aftale af 19. december 2019. Rapporten blev fremsendt til postordførerkredsen d. 10. juni 2020.

På side 6 i McKinseys rapport fremgår en ekstern analyse af pengestrømmene i PostNord-koncernen. Her er vist en oversigt over kapitalbevægelser i koncernen, kapitalindsud fra den danske og svenske stat samt støtte til Post Danmark og udbytter fra PostNord til den danske stat i perioden 2009-2020.

Jeg vedlægger endvidere udvalgte slides fra en præsentation i postforhandlingerne i 2020, som bl.a. viser støtten til Post Danmark samt udbytter fra Post Danmark/PostNord til den danske stat i perioden 1996-2019, jf. bilag 2.

Det bemærkes, at Deloitte har afgivet erklæringer vedrørende den omtalte statsstøtte på i alt 1,124 mia. kr. (1,533 mia. SEK) til Post Danmark A/S. Deloitte har således for 2017 og 2018 afgivet "blanke erklæringer" - dvs. erklæringer, der bekræfter, at beløbet bliver anvendt til formålet, som er delvis dækning af udgifterne ved afskedigelse af et større antal ansatte på 'særlige vilkår' (tidligere tjenestemænd) i Post Danmark A/S. Endvidere bemærkes det, at



Deloitte også efterprøver Post Danmarks beregninger af nettoomkostningerne ved befordringspligten på vegne af Transportministeriet.

Vedrørende den del af spørgsmålet, der handler om risikoen for krydssubsidiering, vil jeg henvise til mit brev af 11. februar 2021 til statsrevisorerne om beretning nr. 10/2020 om tilsynet med Post Danmarks regnskabspraksis, som ligeledes vedlægges.

Af mit brev fremgår det bl.a., at revisorerklæringer i forbindelse med Post Danmarks overholdelse af regnskabsreglementet for virksomheden er væsentlige for Trafikstyrelsens tilsyn. Denne revisionsmæssige efterprøvning af regnskabet tjener til at tilvejebringe det nødvendige og faglige grundlag for Trafikstyrelsens tilsyn med Post Danmarks regnskabspraksis. Ved at offentliggøre erklæringerne på Post Danmark hjemmeside gives der offentligheden mulighed for at følge med i, at det af Folketinget fastlagte regelsæt overholdes.

Regnskabsreglementet for Post Danmark (af 26. juni 2014), som definerer den regulatoriske ramme for, hvordan udgifter og indtægter ved befordringspligten opgøres m.v., blev i øvrigt tilsendt postordførerkredsen den 28. januar 2020 til brug for et møde den 30. januar 2020.

Formålet med regelsættet er netop at forhindre krydssubsidiering. I de nævnte erklæringer forholder revisor sig til, om regelsættet er overholdt eller ej. Det fremgår af Rigsrevisionens beretning, at Rigsrevisionen i gennemgangen af revisorerklæringerne ikke har fundet anmærkninger i forhold til det undersøgte i regnskabsårene 2010-2018.

Endelig vil jeg nævne, at spørgsmålet om krydssubsidiering også har været genstand for drøftelser i postordførerkredsen, herunder i forbindelse med de ovennævnte eksterne undersøgelser udført af henholdsvis McKinsey og Deloitte. Konklusionerne af undersøgelserne har været præsenteret for postordførerkredsen. Nedenfor fremgår hovedbudskaberne fra undersøgelserne i punktform:

- McKinsey har forholdt sig til kapitalbevægelserne mellem Post Danmark A/S og PostNord Group AB over en 10-årig periode (2009-2019). Den første del af perioden har været kendetegnet ved udbyttebetalinger (pengestrømme) fra Post Danmark A/S til moderselskabet (3.300 mio. DKK), mens der i de senere år er sket kapitaltilførsler fra moderselskabet til Post Danmark A/S (3.339 mio. DKK).

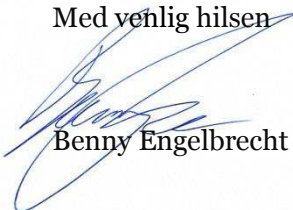


- McKinsey's analyse viste, at der er blevet tilført kapital til PostNord Logistics A/S¹ fra det svenske moderselskab, PostNord Group AB. Årsagen er, at PostNord Logistics A/S har været i økonomiske vanskeligheder. Der har ikke været kapitalbevægelser mellem Post Danmark A/S og PostNord Logistics A/S.
- Den uvildige undersøgelse udført af Deloitte vedr. krydssubsidiering mellem PostNord Logistics A/S og Post Danmark A/S viste, at samtlige påstande i et anonymt brev af 18. december 2019 kunne afkræftes. I den forbindelse konkluderer Deloitte bl.a., at der i PostNord Logistics A/S bliver faktureret og betalt korrekt for centrale koncernfunktioner, herunder kundeservice, ledere og IT-udstyr. Dette er bl.a. sikret ved en gennemgang af relevant "transfer pricing"-dokumentation for regnskabsåret 2019, der beskriver de transaktioner, som PostNord Logistics A/S har haft med Post Danmark A/S og andre relaterede parter i regnskabsåret.

Transportministeriet har med udgangspunkt i ovenstående ikke nogen indikationer på, at der foregår ulovlig krydssubsidiering mellem den danske og svenske del af PostNord eller mellem Post Danmark A/S og PostNord Logistics A/S.

Dertil kommer, at Post Danmark A/S årligt udformer en regnskabsmæssig opgørelse (det regulatoriske regnskab) i henhold til regnskabsreglementet, og det efterprøves af en ekstern revisor, om reglerne overholdes. Resultatet af revisors efterprøvning offentliggøres i form af en erklæring, der lægges på virksomhedens hjemmeside sammen med det regulatoriske regnskab.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht

¹ PostNord Logistics er et 100 pct. ejet datterselskab af PostNord Group AB, der ejes af PostNord AB