

Svar

samgönguráðherra við fyrirspurn Kristins H. Gunnarssonar um Breiðafjarðarferjuna Baldur.

1. *Hvaða ákvæði í samningi Vegagerðarinnar við Sæferðir ehf. frá 3. október 2005 gera ríkinu ókleift að selja Baldur á samningstímanum án samþykkis leigutaka, sbr. fréttatilkynningu fjármálaráðuneytisins, dags. 26. febrúar 2008?*

Með samningi Vegagerðarinnar og Sæferða ehf. frá 3. október 2005 fylgja viðaukar, þ.m.t. þurrleigusamningur á Baldri sem var hluti rekstrarsamnings og hafði sama gildistíma eða 1. janúar 2006 til 31. desember 2010. Þar sem rekstrarsamningurinn mælti fyrir um gagnkvæmar skyldur samningsaðila, þar á meðal skyldu til leigu á skipinu til Sæferða ehf. auk tiltekinnar skuldbindinga Vegagerðarinnar tengdra rekstri og viðhaldi skipsins, var ljóst að ekki var heimilt samkvæmt rekstrarsamningnum að selja Baldur utanaðkomandi aðila nema með samþykki viðsemjanda.

2. *Hvert var verðmat ráðuneytisins og Vegagerðarinnar á Baldri við sölu skipsins til Sæferða ehf. og hvert var verðmatið talið vera við lok leigutímans í árslok 2010? Hverjir voru ráðgjafar ofangreindra aðila og hvert var verðmat þeirra á skipinu bæði við sölu og við lok samningstímans og hvenær var það verðmat gert?*

Verðmat Vegagerðarinnar á Baldri var 70–80 millj. kr. í desember 2005. Á þeim tíma taldi Vegagerðin sig ekki geta sagt til um verðið á Baldri í lok samningstíma. Ráðgjafi Vegagerðarinnar var Einar Hermannsson skipaverkfræðingur en hann leitaði álits bæði innan lands og utan um hugsanlegt verðmæti ferjunnar.

3. *Hvers vegna tók Vegagerðin að sér innheimtu hagnaðar af sölu Baldurs úr landi fyrir fjármálaráðuneytið? Hvaða fyrirmæli, leiðbeiningar eða umboð gaff fjármálaráðuneytið til Vegagerðarinnar eða samgönguráðuneytisins varðandi innheimtu kröfunnar og samninga um fjárhæð til greiðslu?*

Vegagerðinni var falið að innheimta söluandvirði Baldurs með bréfi fjármálaráðuneytisins sem dagsett er 27. febrúar þar sem Vegagerðin var samningsaðili ríkisins við Sæferðir ehf. Með öðru bréfi, dags. 2. maí 2006, frá fjármálaráðuneytinu mæltist ráðuneytið til að Vegagerðin annaðist einnig uppgjör á söluverði ferjunnar Baldurs. Í bréfi ráðuneytisins kemur fram að um sé að ræða mismun á söluverði vegna sölu til Sæferða ehf. og söluverði vegna sölu fyrirtækisins til þriðja aðila, sbr. 1. og 17. gr. kaupsamnings milli ríkissjóðs og Sæferða ehf., dags. 31. janúar 2006, sem taka þurfi til uppgjörs. Vegagerðin leitaði síðan eftir umboði fjármálaráðuneytisins með tölvupósti 2. maí 2007 um að semja við Sæferðir ehf. um að þeir gæfu út skuldabréf fyrir mismun á kaup- og söluverði vegna uppgjörsins sem greiddist með jöfnum afborgunum í tengslum við rekstrarsamning. Með nefndum tölvupósti óskaði Vegagerðin eftir heimild til að halda málinu áfram á framangreindum nótum og/eða eftir tillögum hvernig bæri að ljúka málinu.

4. *Hvers vegna var krafan lækkuð um 2 millj. kr. og hver voru rök Sæferða ehf. fyrir því að krefja Vegagerðina um greiðslu fyrir undirbúning Sæferða ehf. á siglingum til Vestmannaeyja og tengja þann kostnað við sölu á Baldri? Hvers vegna voru ekki greiddir vextir af skuld fyrirtækisins við ríkissjóð frá söludegi til uppgjörsdags, í um 15 mánuði?*

Þegar Sæferðir ehf. sendu gögn er tengdist sölu Baldurs dró fyrirtækið frá ýmsan annan kostnað en bein sölulaun er tengdist sölunni og niðurstaða útreiknings þess var að 30% hlutur ríkissjóðs væri rétt rúmar 12 millj. kr. og til viðbótar gerðu þeir kröfu um 25–30 millj. kr. greiðslu vegna þess að fallið hafði verið frá samningi um afleysingu fyrir Herjólf, sem stefnt hafði verið að haustið 2006. Í mars 2007 hafnaði Vegagerðin öllum kröfum Sæferða ehf. og frádráttarliðum vegna sölunnar öðrum en sölulaunum auk þess sem hún taldi ekki óeðlilegt að innheimta dráttarvexti vegna drátta á greiðslu. Þegar útlit var fyrir því að ekki tækist að innheimta skuld Sæferða ehf. við ríkissjóð nema með málarekstri eða öðrum kostnaðarsömum aðgerðum taldi Vegagerðin það hagsmunum ríkisins fyrir bestu að reyna að leita sátta um málið við Sæferðir ehf. Í tölvupósti 17. apríl 2007, sem Vegagerðin sendi forsvarsmanni Sæferða ehf., var boðin fram lækkun skuldar um 2 millj. kr., auk þess sem fallið væri frá dráttarvöxtum ef skuldin yrði greidd eigi síðar en 2. maí 2007. Í tölvupóstinum kom einnig fram að framangreint væri sett fram til sátta, en án viðurkenningar á framsettum kröfum og röksemdum Sæferða ehf. Vegagerðin mat það svo að hluti af einni kröfu Sæferða ehf. gæti verið réttmæt þar sem að töluverð vinna hefði verið fólgin í að afla Baldri haffærnisráðgjafar fyrir siglingar til Vestmannaeyja.

5. *Hvert var samráð fjármálaráðuneytisins við samgönguráðuneytið og Vegagerðina þegar það ákvað að ganga til samninga við Sæferðir ehf. um sölu ríkisins á Baldri, sbr. fréttatilkynningu fjármálaráðuneytisins, dags. 26. febrúar 2008?*

Upphaflega sneru Sæferðir ehf. sér að samgönguráðuneytinu og Vegagerðinni varðandi hugmyndir um sölu á Baldri. Sæferðum ehf. var vísað til fjármálaráðuneytisins þar sem það hefur umsjón með sölu ríkiseigna. Þar sem um var að ræða ferju í eigu ríkisins sem sigldi á styrktri áætlanarleið undir forsjá Vegagerðarinnar kallaði fjármálaráðuneytið samgönguráðuneytið og Vegagerðina til fundar um málið.

6. *Kom samgönguráðuneytið eða Vegagerðin að einhverju leyti að kaupum Sæferða ehf. á öðru skipi í stað Baldurs? Hvað var þessum aðilum kunnugt um varðandi fyrirhuguð kaup Sæferða ehf. þegar sala ferjunnar Baldurs var í undirbúningi?*

Hvorki Vegagerðin né samgönguráðuneytið komu að kaupum Sæferða ehf. á öðru skipi. Vegagerðinni og ráðuneytinu var kunnugt um áhuga Sæferða ehf. á að leita eftir öðru skipi til kaups við upphaf samningaviðræðna um rekstur á ferjunni 2006–2010 og voru síðan upplýst um stöðu málsins á fundi með fjármálaráðuneytinu. Afskipti Vegagerðarinnar komu svo til þegar samþykking þurfti skipið til þjónustu samkvæmt rekstrarsamningi. Tiltaka má hér í lokin nokkurn samanburð hvaða þýðingu í raun það hafði fyrir ferðaþjónustu við Breiðafjörð að skipt var út ferju á þessari siglingaleið:

Gamli Baldur

Hámarksfjöldi fólksbíla: 19 venjulegir bílar.

Ef fluttir eru flutningabílar: einn 18 metra bíll og einn 11 metra bíll, auk 12 fólksbíla.

Bílaakreinar: 92 metrar.

Hámarksfarþegafjöldi: 195 farþegar.

Nýi Baldur

Hámarksfjöldi: 40 venjulegir fólksbílur.

Ef fluttir eru flutningabílar: fimm 18 metra flutningabílar, auk 15 fólksbíla.

Bílaakreinar: 215 metrar.

Hámarks farþegafjöldi: 300 farþegar.

Síðasta heila ár gamla Baldurs 2005

Farþegar fram og til baka yfir Breiðafjörð og í Flatey	29.000
Fólksbílaeiningar	6.566
Vörubílaeiningar	885

Fyrsta heila ár nýja Baldurs 2007

Farþegar fram og til baka yfir Breiðafjörð og í Flatey	44.000
Fólksbílaeiningar	11.440
Vörubílaeiningar	1.530