



Våre flytende pengebinger

Torgeir Lorentzen

Gjengangeren

1. Innledning

Det finnes knapt en eneste nordmann som ikke har tatt ferja mellom Horten og Moss. Sambandet er landets største, med om lag tre millioner passasjerer i året.

Det er Bastø Fosen som driver ferjestrekningen. De gjør det på konsesjon fra staten, med Statens vegvesen som kontraktspartner. Strekningen Horten-Moss er en del av landets riksvegsamband.

En augustdag i 2024 kom det et anonymt tips på e-post til Gjengangeren. Meldingen var av den ordknappe sorten:

“Har dere sjekket regnskapet til Bastø Fosen?”

Slik startet arbeidet med artikkelserien som avdekket hvordan selskapet som har monopol på å frakte passasjerer over fjorden, fikk statens velsignelse til å øke billettprisene kraftig, for deretter å hente ut tidenes overskudd i utbytte og sende alle pengene til ansiktsløse eiere i skatteparadisier uten innsynsmuligheter.

Dette er historien om våre flytende pengebinger.

2. Bakgrunn

Januar 2023. Bastø Fosen har nettopp gjennomført tidenes kraftigste økning av billettprisene.

Prisen bensin- og dieselbiler må betale for å komme seg over fjorden, økes med 21 prosent. Prisen for elbiler økes med 62 prosent.

Noen uker tidligere har Bastø Fosen hatt møter med Statens vegvesen. I møtene ble det lagt vekt på at den kraftige veksten i antall elbiler utfordret selskapets inntektsmuligheter. Elbiler betaler en lavere pris for fjordkryssingen enn fossilt drevne personbiler, og når andelen øker, blir behovet for å øke billettprisene stort, framholdt selskapet.

Det er konsesjonsbetingelsene fra 2014, det såkalte konkurransegrunnlaget, som regulerer hva Bastø Fosen kan og ikke kan gjøre på ferjestrekningen. Den 44 siders lange kontrakten og de om lag 100 vedleggssidene regulerer i detalj hvilke rettigheter og forpliktelser som påhviler ferjeselskapet.

Kontrakten legger blant annet føringer for hvor mange ferjer som skal trafikkere strekningen, størrelsen på dem, utslippskrav og universell utforming.

I tillegg har kontrakten et punkt som er særdeles viktig for ferjeselskapet: Takstene skal reguleres årlig basert på Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for innenriks sjøfart. Hvis kostnadene går opp, skal også selskapet få lov til å sette prisene opp.

Det er dette punktet Bastø Fosen peker på i sine samtaler med Statens vegvesen og som snart skal føre til prisøkningene på henholdsvis 21 og 62 prosent. Men har faktisk kostnadene økt så mye som prisstigningen tyder på? Og gjenspeiler indeksen egentlig de faktiske kostnadene som ferjeselskapet har, nå ti år etter at kontraktsperioden startet?

3. Funn og metoder

Artikkelserien gir svar på begge spørsmålene. I tillegg tar den oss med i jakten på eierne i en selskapsstruktur så omfattende og uoversiktlig at vi tidvis i arbeidet kan føle oss hensatt til en episode av Joker Nord. Artikkene viser hvordan det tilsynelatende norske selskapet har ansiktsløse utenlandske aksjonærer som opererer i det lukkede Luxembourg, med et eierskap administrert via et av verdens største equityfond - et oppkjøpselskap ledet av en norsk milliardær bosatt i Sveits.

En lokalavis' møte med et slikt sakskompleks kan være krevende. Gjengangeren har åtte fast ansatte, og avisa er avhengige av at samtlige bidrar inn i produksjonen hver eneste dag. Dette prosjektet ble i starten løst ved at ansvarlig redaktør øremerket to morgentimer før de ansatte kom på jobb til gravingen. Litt ut i prosjektet ble det hentet inn en tilkallingsvikar som kunne frigjøre tid til mer systematisk jobbing. Dette var en forutsetning for å kunne opprettholde nødvendig produksjon av andre saker.

Funnene vi har gjort, og metodene vi har brukt, kan oppsummeres slik:

Funn 1: Tidens resultat

Bastø Fosens regnskap for 2023 viser et overskudd før skatt på drøyt 95 millioner kroner. Det er det beste resultatet i selskapets historie, og skyldes i all hovedsak økningen i billettpriser.

Metode: Dokumentetsøk, regnskap.

Funn 2: Tidens utbytte

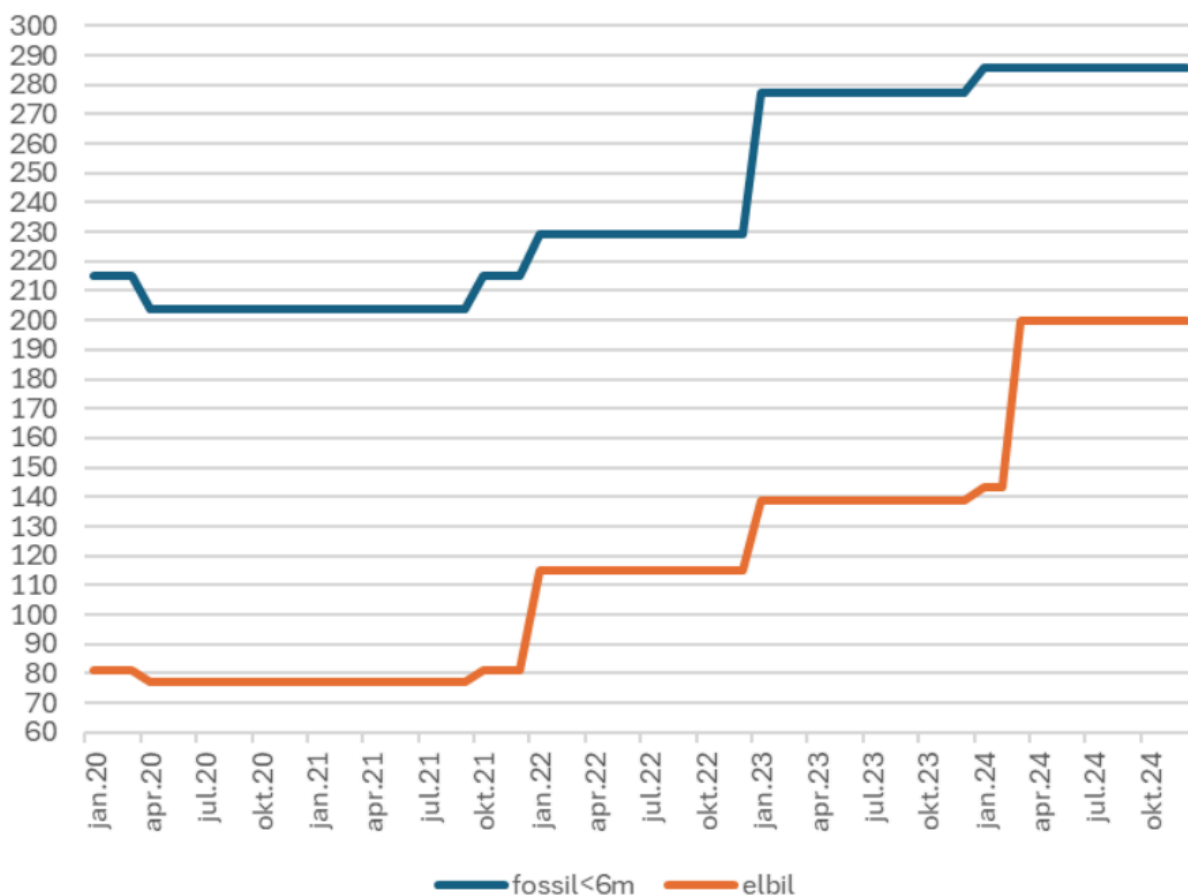
Av notene i regnskapet framgår det at det for samme regnskapsår utbetales 100 millioner kroner i utbytte til eierne, altså mer enn hele overskuddet. I tillegg ytes det et konsernbidrag på 32 millioner kroner.

Metode: Dokumentetsøk, regnskapsnoter.

Funn 3: Indeks-problematikk

I henhold til kontrakten med Statens vegvesen kan billettprisene justeres i tråd med Statistisk sentralbyrås kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks ferje. Vi har regnet på hvordan denne indeksen samsvarer med den faktiske prisøkningen ferjeselskapet gjennomfører.

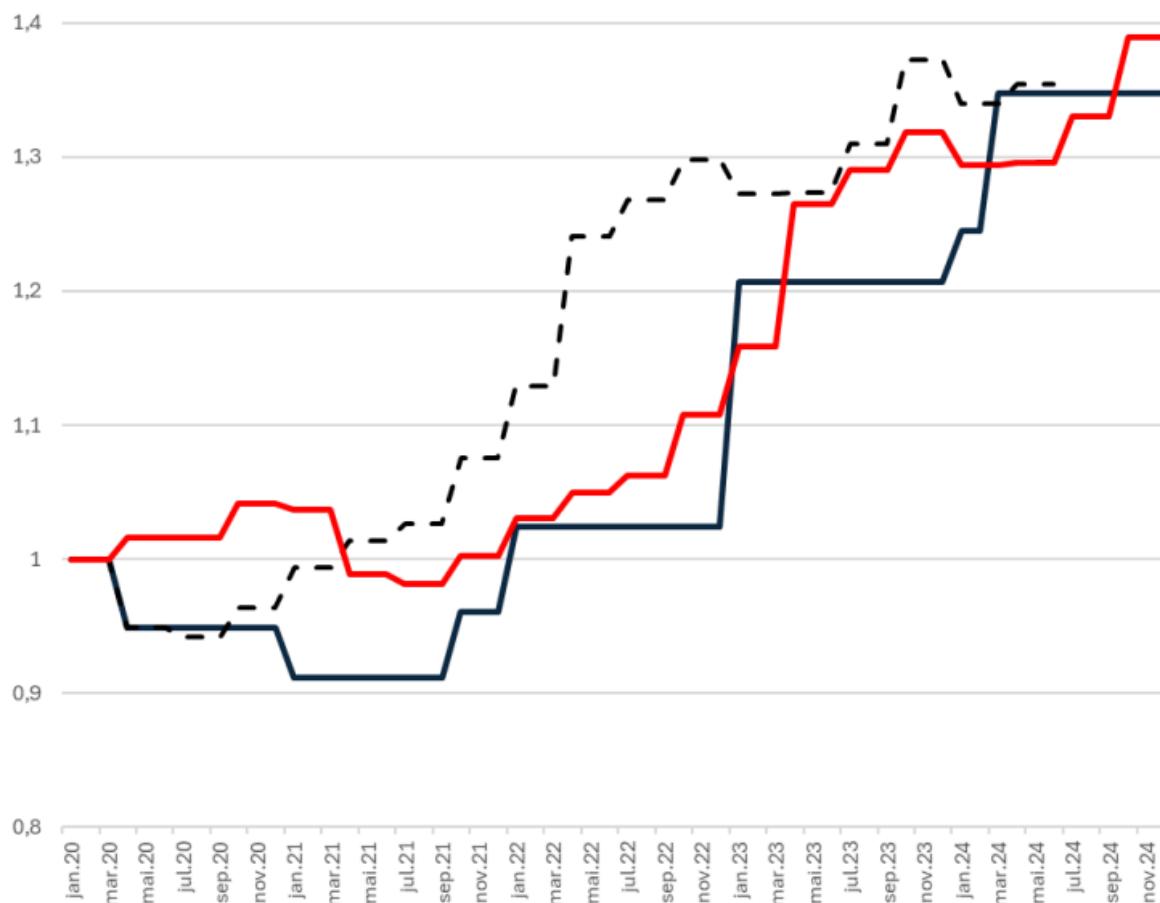
Prisøkningen er sammenfattet i denne oversikten:



Deretter vektet vi billettprisutviklingen for elbiler og bensin-/dieslbiler sammen (sort heltrukken linje). Som utgangspunkt for regnestykket valgte vi å bruke en fordeling av biltypene lik den man i dag finner i Oslo og Viken (SSB-tabell 07849).

Denne vektede grafen sammenliknet vi så med ferjeindeksen (SSB-tabell 11585), markert som en stiplet linje i diagrammet nedenfor.

Til slutt justerte vi ferjeindeksen i tråd med konkurransegrunnlaget som slår fast at kostnadene skal justeres i henhold til indeksen multiplisert med en faktor på 0,9, altså 90 prosents prisjustering.



Sammenlikningen viste at ferjeselskapets billettpriser langt på vei har fulgt forutsetningene i kontrakten. Basert på kontraktsforutsetningene var ferjeselskapet med andre ord i sin rett til å øke prisene som de gjorde.

Spørsmålet var likevel: Hvordan kunne det ha seg at prisøkningen førte til at overskuddet skjøt så kraftig i været?

Svaret på det fant vi ved å se på endringene i selskapets kostnadsbase. For ti år siden, da kontrakten var ny, var Bastø Fosens ferjer drevet av diesel. I løpet av tiårsperioden sørget selskapet for å elektrifisere store deler av flåten.

Men selv om selskapets kostnadsprofil endrer seg, brukes fremdeles den samme, gamle indeksen som grunnlag når billettprisene skal vurderes. Den indeksen har fortsatt marine gassoljer som drivstoffkomponent, og er dermed langt mindre egnet enn tidligere til å gi et bilde av det nå elektrifiserte selskapets faktiske kostnader.

I våre artikler har vi vist at Statens eksisterende kontrakt med ferjeselskapet ikke lenger samsvarer særlig godt med selskapets reelle kostnadsbase. Likevel brukes den som grunnlag for prisjusteringene Bastø Fosen foretar.

Konsekvensen er det passasjerene som tar regningen for, og eierne som trekker fordeler av.

Metode: Dokumentsøk i SSB og konsesjonsvilkårene. Matematiske beregninger gjennomført i samarbeid med Universitetet i Sørøst-Norge.

Funn 4: Eierstrukturen

Vi ønsket tidlig å finne ut hvem som er de reelle eierne av Bastø Fosen AS. Jakten skulle vise seg å bli både tidkrevende og kronglete. Det ene eierskapet førte oss inn i det neste. Tidvis i Norge, tidvis i Danmark, tidvis i Luxembourg. Kort oppsummert er dette det vi fant:

Bastø Fosen er hundre prosent eid av Torghatten AS.

Torghatten AS er heleid av Torghatten Group AS.

Torghatten Group eies av NFI Borrower AS, som på sin side eies av NFI Parent AS, som igjen eies av Nordic Ferry Infrastructure AS.

De fem første av disse selskapene er norske, mens det siste, Nordic Ferry Infrastructure AS, står registrert med danske eiere: Float Holdco Dk Aps, med postadresse i Aarhus.

Hvem som eier dette danske selskapet framgår ikke av norske oversikter, men gjennom danske eierskapsregistre fikk vi innsyn i svaret: Float Holdco eies av Nordic Ferry Infrastructure Holding AS. Et holdingselskap med base i Brønnøysund.

Så langt viste våre undersøkelser at de ulike eierskapene var av den heleide sorten, men herfra og ut ble det mindre oversiktlig. Selskapet som i øyeblikket troner øverst i eierskapskjeden – Nordic Ferry Infrastructure Holding AS – har nemlig to eiere:

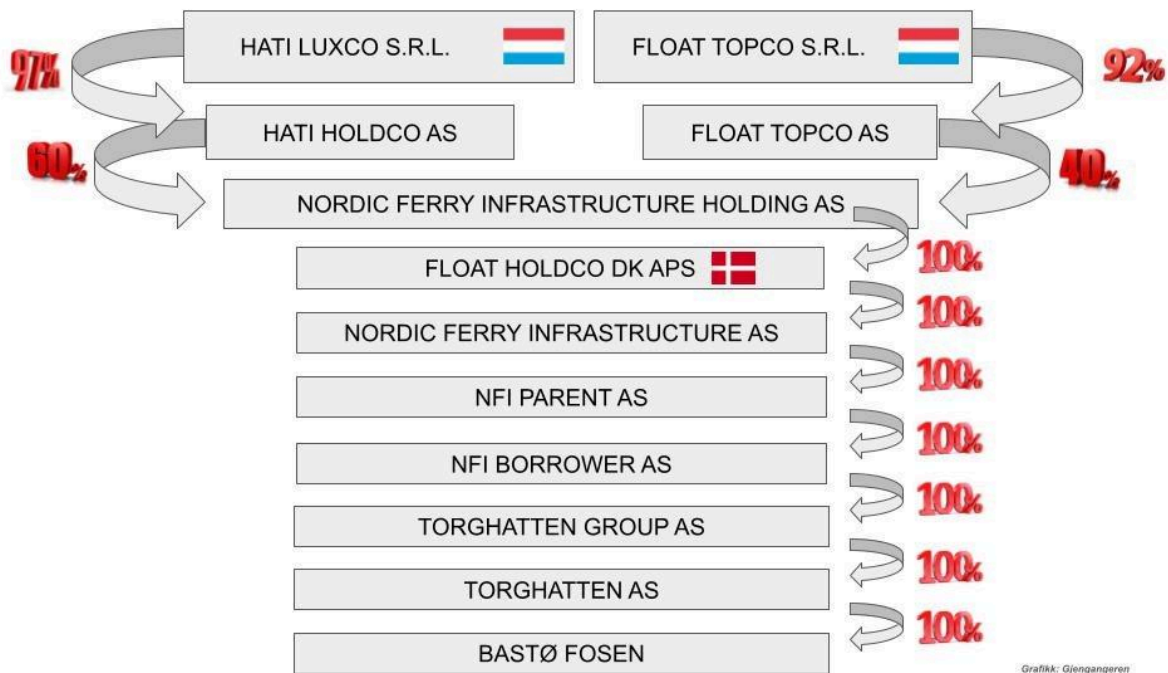
Hati Holdco AS, som eier om lag 60 prosent. Og Float Topco, som eier resten.

Begge disse selskapene har på sin side en rekke eiere, men felles for dem er at nesten samtlige aksjer er registrert på selskaper i Luxembourg. Det gjelder for 97 prosent av aksjene i Hati Holdco, og for 92 prosent av aksjene i Float Topco.

Hovedkontrollen over aksjene i Hati Holdco AS og Float Topco AS er det store eiere med adresse Luxembourg som har. Luxembourg-selskapene heter henholdsvis Hati Luxco S.R.L. og Float Topco S.R.L.

Svaret på hvem som befinner seg bak disse selskapene, skulle vise seg å ligge skjult bak det virkelige fyndordet i Luxembourgs næringsliv: diskresjon.

På bakgrunn av funnene vi hadde gjort, kunne vi lage følgende oversikt for å vise eierskapet bak selskapet som opererer på Norges største ferjesamband innenlands:



Metode: Søk i aksjeregistre i Norge, Sverige, Danmark og Luxembourg. Intervjuer med nøkkelpersoner og eksperter på equitybransjen.

Funn 5: De reelle makthaverne

Men hvem gjemmer seg så bak diskresjonen i verdens eneste storhertugdømme? Svaret fant vi ved å se på styresammensetningen i de ulike selskapene. Ved hjelp av rolleoversikter fra alle selskapene så vi at fem personer gikk igjen med sentrale verv i flere av selskapene: Niels Smedgaard, Luuk Bogaarts, Vilune Mackeviciute, Carl Sjölund og John Österlund.

De fem skulle vise seg å ha en ting felles: De har alle sammen sentrale posisjoner i oppkjøpsfondet EQT. Det er slik oppkjøpsfond styrer sine selskaper - ved å sette sine folk i sentrale posisjoner - og styresammensetningen fortalte dermed historien som mer lukkede aksjonærregistre kunne fortalt: Hvor i systemet de egentlige eierne og makten befinner seg.

EQT, som har røtter tilbake til den svenske Wallenberg-familien, ledes av den utflyttede norske milliardæren Christian Sinding. Fondet er i dag en av verdens største private eiere av bedrifter som ikke er notert på børs, og forvalter verdier for om lag 2700 milliarder kroner fordelt på nesten 300 firmaer og merkevarer over hele kloden. Herunder ferja mellom Horten og Moss.

Metode: Søk og sammenlikning basert på rolleutskifter fra samtlige selskaper i eierstrukturen, samt søk og informasjonsinnhenting fra selskapsregistre og avisarkiver i flere land.

Funn 6: Sjefens aksjer

Et av de mest sentrale selskapene i eierstrukturen er Hati Holdco AS. De fleste av selskapets aksjonærer er hjemmehørende i Luxembourg, og dermed skjult for offentligheten. Etter en gjennomgang av hele aksjonærlisten skulle det også vise seg at det finnes noen norske aksjonærer i selskapet.

En av dem er det statseide selskapet Nysnø som ledes av Siri Kalvig, kjent for mange som tidligere værmelder på TV2.

En annen er Øyvind Lund, Bastø Fosens daglige leder.

Det viste seg at den lokale sjefen for Horten-Moss-ferjene eier 970 preferanseaksjer (tilsvarende 0,017 prosent) og 701 ordinære aksjer (tilsvarende 0,012 prosent) av Hati Holdco AS. Hva han har gitt for aksjene eller hvor mye de er verdt, vil ikke ferjesjefen svare på. Våre nøkterne beregninger viser at de minst har en verdi på 2,5 millioner kroner.

Metode: Søk i aksjonærbøker, verdiberegninger og intervjuer.

4. Konsekvenser av artikkelserien

Våre artikler har vist hvordan bilistenes økte betaling har gitt store inntekter til eiere som opererer i lukkede land. Det hele har skjedd med statens velsignelse, trolig fordi det gamle kontraktsgrunnlaget ikke gir staten særlig valg.

Gjengangerens artikler gjennom høsten 2024 er publisert i nær samtlige av Amedias aviser rundt Oslofjorden, og har skapt stor debatt og engasjement i kommentarfeltene.

I tillegg er artiklene i ferd med å skape endring. Da vi konfronterte Statens vegvesen med rekordoverskuddet i Bastø Fosen, var resultatet ukjent for dem. Statens vegvesen er nå tydelige på at det store overskuddet, med påfølgende utbyttest, blir tema i samtaler med ferjeselskapet i inneværende konsesjonsperiode.

I tillegg har Statens vegvesen startet arbeidet med den neste konsesjonsperioden som skal gjelde fra og med 2029. Konkurransgrunnlaget for denne legges ut allerede i år, og Gjengangeren har grunn til å tro at det legges opp til endringer i hvordan konsesjonsinnehaveren i framtida skal kunne prise sine billetter. En endring av indeksen er det mest sannsynlige utfallet. Det vil i så fall gjøre det mulig å unngå så heftige prisøkninger som det vi har sett de siste årene, og som ferjeselskapet har kunnet gjennomføre med kontrakten i hånd.

Metode: Intervjuer med åpne og lukkede kilder i eierstrukturen i og rundt ferjeselskapet, Statens vegvesen og andre aktører som står prosessen nær, herunder sentrale politikere.

5. Artikkene

Nedenfor finner dere lenker til artiklene om våre flytende pengebinger.

Dette er de seks viktigste artiklene:

Om overskuddet

<https://www.gjengangeren.no/rekordoverskudd-etter-ellevill-prisokning/s/5-60-1060772>

Om utbyttet

<https://www.gjengangeren.no/hele-rekordoverskuddet-gar-til-utbytte-eierne-tar-ut-100-mill/s/5-60-1061752>

Om Statens reaksjoner

<https://www.gjengangeren.no/statens-vegvesen-ukjent-med-overskuddet-i-basto-fosen-blir-te-ma-i-neste-forhandling-med-ferjeselskapet/s/5-60-1061979>

Om de ukjente eierne

<https://www.gjengangeren.no/aksjonarer-i-luxembourg-en-milliardar-i-sveits-og-en-norsk-var-melder-her-er-bastoferjas-ukjente-eiere/f/5-60-1063611>

Om ferjesjefens ukjente aksjer

<https://www.gjengangeren.no/kjempet-for-hoyere-billettpriser-eier-selv-ferjeaksjer-for-millionb-elop/s/5-60-1068199>

Om nye betingelser i kontrakten

<https://www.gjengangeren.no/prisokning-ga-rekordoverskudd-og-utbyttefest-na-blir-det-nye-b-etinger-for-den-lukrative-ferjestrekningen/s/5-60-1074694>

Og her er lenker til fem spinoff-artikler og en kommentarartikkel:

Om politiske reaksjoner

<https://www.gjengangeren.no/bringer-ferjesakene-inn-for-samferdselsministeren-dette-er-gro-vt/s/5-60-1069866>

Om pendleren som heller kjører rundt

<https://www.gjengangeren.no/borre-sparer-35-000-i-aret-pa-a-droppe-ferja-jeg-tar-heller-tunn-elen/s/5-60-1070001>

Om folks holdning til billettprisene

<https://www.gjengangeren.no/reagerer-kraftig-pa-dyre-billetter-tre-av-fire-mener-ferjeselskap-et-tar-seg-for-godt-betalt/s/5-60-1071895>

Om samferdselsministerens syn på prisene

<https://www.gjengangeren.no/ap-statsrad-forsvarer-ferje-eiernes-rekordoverskudd-en-forutsetning-for-a-ha-et-fungerende-marked/s/5-60-1072883>

Om ukjent forlengelse av avtalen

<https://www.gjengangeren.no/i-det-stille-har-staten-forlenget-avtalen-med-basto-fosen-vi-trenger-tid-til-a-fa-gjort-de-riktige-grepene/s/5-60-1080121>

Kommentarartikkel

<https://www.gjengangeren.no/vare-flytende-pengebinger/f/5-60-1066133>