

	1990	1991	1992	1993
	(1.000)			
<i>ScandLines A/S**</i>				
Enkeltture				
Overførte enheder .....		8	54	45
Passagerer .....		1.535	12.344	9.691
Personbiler .....		258	1.586	1.312
Busser (pbe)* .....		8	56	46
Lastbiler (pbe)* .....		148	1.003	1.069
Persontogvogne .....		0	23	20

\*) Pbe betyder personbilenheder. Busser og lastbiler omregnes til pbe for at give et sammenligneligt billede af kapacitetsudnyttelsen.

\*\*\*) Den 4. november 1991 overgik Helsingør-Helsingborg til det aktieselskab, Scandlines A/S, DSB rederi driver i lige samarbejde med SweFerry.

### 3. Aktieselskabets virksomhed

Selskabet stiftes efter lovforslaget ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed, og selskabet overtager drift af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed, med de rettigheder og forpligtelser, der knytter sig til denne virksomhed.

Fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder de overfarter der forestås af ScandLines A/S og Dampskibsselskabet Øresund A/S, er således kernen i det nye selskabs virke, men der vil ske afvikling af en række færgeoverfarter i de kommende år, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund åbner.

Selskabet skal således alene videreføre jernbaneoverfarterne mellem Korsør og Nyborg og mellem København og Helsingborg (DanLink), indtil forbindelserne åbner. Indtil dette tidspunkt er selskabet forpligtet til at løse opgaverne for DSB's passager- og godsvirksomhed mod en årlig betaling fra DSB.

Kontrakterne herom tager udgangspunkt i fuld omkostningsdækning, således at jernbanetrafikken ikke subsidieres af selskabet eller omvendt. Det samme vil gælde vedrørende overfarterne Helsingør-Helsingborg, Rødby-Puttgarden og Gedser-Warnemünde. Overfartsopgaverne for DSB på sidstnævnte overfart indstilles i oktober 1995, hvor persontog vil blive overført via Rødby.

Selskabet er ligeledes forpligtet til at opretholde sejladserne på biloverfarten Halsskov-Knudshoved, indtil Storebæltsforbindelsens vejforbindelse er ibrugtaget. Dette sker efter de principper, der har ligget til grund for DSB's hidtidige opgaveløsning. Denne overfart er en afgørende del af samfundets vejinfrastruktur, og det er derfor af stor samfundsmæssig interesse, at den opretholdes i fuldt omfang

helt frem til åbningstidspunktet for den faste forbindelse. Samtidig er indtjeningen på overfarten en væsentlig del af den økonomiske basis for den udvikling og konsolidering af rederivirksomheden, som er grundlaget for supplerende forretningsaktivitet og beskæftigelse.

Overfarterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Esbjerg-Fanø kan med den nuværende besejling ikke drives på et kommercielt grundlag. Selskabet vil derfor efter lovforslaget alene være forpligtet til at opretholde disse overfarter, såfremt staten yder betaling herfor.

Forpligtelsen til opretholdelse af disse overfarter og det økonomiske ansvar i forbindelse hermed forudsættes derfor fortsat at påhvile staten. Der vil blive indgået kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S om videreførelsen af de nævnte 4 ruter og om betalingen herfor. Kontrakten for så vidt angår Kalundborg-Århus overfarten vil ophøre samtidig med åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel. For de tre øvrige overfarter vil kontrakterne have en varighed frem til og med år 2000, hvorefter der sker udbud af den fortsatte sejlads. DSB's betaling for den fortsatte besejling må anses for omfattet af statsstøttebegrebet i EF-traktatens artikel 92, og Europa-Kommissionen skal derfor notificeres om denne ordning, som skal godkendes, inden den sættes i værk.

Som følge af den nævnte afvikling inden for de kommende år af betydelige færgeaktiviteter og dermed afvikling af et betydeligt antal arbejdspladser bør selskabet, ud over varetagelsen af ovennævnte overfartsopgaver, have mulighed for at etablere sig på nye markeder og herunder også operere færgeruter uden for de områder, der traditionelt har været