

## F. t. 1. vedr. færgefart mellem Helsingør og Helsingborg

Ved aktstykke nr. 270 af 1. juni 1990 gav Folketingets Finansudvalg endvidere tilslutning til, at DSB sammen med Scandinavian Ferry Lines AB (SFL), ejet af SJ, etablerede et ligeligt ejet dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der forestår drift og markedsføring af den fælles overfart. Dette selskab har i dag navnet ScandLines A/S.

Der er indgået følgende aftaler vedrørende færgeoverfarten:

- Rammeaftale af 29. marts 1990 om samarbejdet mellem DSB og Statens Jernvågar om færgedrift mellem Helsingborg og Helsingør, der bl.a. indeholder forpligtelser vedrørende overførsel af persontogvogne og betalinger for persontogtrafikken. Samarbejdet forudsættes i rammeaftalen at ske gennem Statens Jernvågars datterselskab Scandinavian Ferry Lines (SFL) – senere SweFerry.
- Aftale af 29. marts 1990 mellem DSB og SFL om fælles færgetrafik mellem Helsingborg og Helsingør, som bl.a. indeholder forpligtelser vedrørende tilvejebringelsen af færger, mulig indsættelse af nye færger, terminalservice m.v. Aftalen er uopsigelig indtil 1. januar 1997, hvorefter aftalen kan opsiges med 12 måneders varsel til udgangen af et kalenderår. Det betyder, at samarbejdet efter Trafikministeriets opfattelse tidligst kan bringes til ophør den 1. januar 1998.
- Overenskomst af 17. december 1992 mellem ScandLines A/S og DSB om benyttelsen af DSB's land- og havneanlæg i Helsingør. Lejemålet er for begge parter vedkommende uopsigelig indtil den 1. november 1997 og kan tidligst bringes til ophør pr. nævnte dato. Overenskomsten kan efter 1. november 1997 af en af parterne opsiges skriftligt med 12 måneders varsel til udløbet af et kalenderår.

ScandLines-samarbejdet blev anmeldt til Europa-Kommissionen, hvilket resulterede i Kommissionens godkendelse den 15. maj 1992. ScandLines-samarbejdet har således opnået fritagelse fra Traktatens artikel 85, stk. 1, der omfatter forbud mod konkurrencebegrænsende vedtagelser. I godkendelsen understregede Kommissionen, at den ønskede at følge prisudviklingen og markedet i godkendelsesperioden 1992-1998. I den anledning har ScandLines årligt indsendt oplysninger til Kommissionen om bl.a. prisudviklingen, senest i oktober 1995. Kommissionen har ikke haft bemærkninger hertil. Det bemærkes, at godkendelsen ikke omhandler disponering af havnefaciliteterne i Helsingør og Helsingborg.

Ved lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S er trafikministeren bemyndiget til at oprette et aktieselskab med DSB som ejer og med en aktieka-

pital ved stiftelsen på 400 mio. kr., der er tilvejebragt ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed, herunder indskydelse af DSB's aktier i ScandLines A/S. Det anføres i bemærkningerne til loven, at der forudsættes indbetalt et stiftertilgodehavende på 1.200 mio. kr. fra DSB Rederi A/S til DSB senest den 31. december 1995. Af aktestykke nr. 76 af 21. november 1995 fremgår det imidlertid, at den verserende usikkerhed om den fremtidige indtjening for ScandLines A/S ifølge Rederiets bestyrelse har haft den konsekvens, at det vil være kommercielt uhensigtsmæssigt for Rederiet at forcere en låneoptagelse på 1.200 mio. kr. med henblik på indbetaling i 1995.

Efter loven overtager DSB Rederi A/S driften af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed, ligesom selskabet indtræder i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende denne virksomhed. DSB Rederi A/S er således indtrådt i aftalen af 29. marts 1990, medens overenskomsten af 17. december 1992 efter sit indhold må antages at have både DSB og DSB Rederi A/S som parter.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder ruten, der forestås af ScandLines A/S, er kernen i det nye selskabs virke.

Det fremgår videre, at selskabet i de af DSB ejede havne, herunder fællesterminalen i Helsingør, forudsættes generelt at overtage de særlige havneinstallationer, der er relateret til færgerne, d.v.s. færgeklapper, forsyningsstårne m.v. Endvidere forudsættes selskabet at overtage de terminalbygninger m.v. med naturligt tilhørende arealer, der anvendes i forbindelse med rederivirksomheden, og som er matrikulerede eller vil kunne matrikuleres. Selskabet overtager derimod ikke selve havneanlæggene, herunder færgelejer og opmarcharealer, der forbliver DSB's ejendom. Der opnås herved en ordning, der principielt svarer til ordningen i statshavnene.

Med henblik på benyttelse af DSB's leje 1 i Helsingør Statshavn er DSB Rederi A/S indtrådt i overenskomsten indgået mellem DSB og Trafikministeriet (ved Statshavnsadministrationen, Frederikshavn) om betaling for benyttelse af Helsingør Statshavn, hvorefter der betales en aflønningsafgift for benyttelsen af statshavnen.

Sundbusserne A/S, der ejes af det norske rederi Moltzau, har i årtier drevet passagerfærgetrafik mellem Helsingør og Helsingborg. Selskabets skibe havde oprindelig anløbsplads på det yderste stykke af statshavnens Søndre Mole.

Efter vedtagelsen af loven af 1990 om etableringen af fællesterminalen, som bl.a. havde den konsekvens, at DSB's hidtidige færgeleje 2 og 3 i statshavnen ud for stationsforpladsen ikke længere skulle