

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for lovforslaget

Folketinget vedtog den 4. april 1995 lov nr. 231 om DSB Rederi A/S, hvorved DSB Rederi med virkning fra 1. januar 1996 blev omdannet til aktieselskab.

Formålet med omdannelsen var bl.a. at give DSB Rederi mulighed for en hurtigere tilpasning til de ændrede omstændigheder i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt. I øvrigt var forventningerne på stiftelsestidspunktet, at hovedopgaven var en rolig afvikling af Storebæltsoverfarterne mv. og i takt hermed en indskrænkning af rederiets aktiviteter.

I henhold til loven overtog rederiet DSB's overfartsforpligtelser, men det blev samtidig fastslået, at rederiet alene var forpligtet til at besejle ruterne Århus-Kalundborg, Bøjden-Fynshav, Kalundborg-Samsø og Esbjerg-Fanø mod betaling fra staten, fordi de pågældende ruter, der alle ansås for væsentlige ud fra et samfundssynspunkt, skønnedes at være underskudsgivende.

Det var endvidere forudsat i lov om DSB Rederi A/S, at Århus-Kalundborg-overfarten ville ophøre med åbningen af Storebæltforbindelsens vejdel, og for de tre øvrige overfarter ville kontrakterne have en varighed til og med år 2000, hvorefter der skulle ske udbud af den fortsatte sejlads.

Udviklingen i færgeteknologien ændrede i den efterfølgende periode vilkårene for færgedrift så meget, at trafikbetjeningen på Kattegat, herunder på ruten Århus-Kalundborg, blev væsentligt forbedret. Dermed bortfaldt behovet for statslig sikring af overfarten Århus-Kalundborg. For ruterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø blev det fundet hensigtsmæssigt gennem et udbud allerede fra 1. januar 1997 at sikre den for staten mest økonomiske drift. For Esbjerg-Fanø blev det konstateret, at ruten fra og med 1996 ville give et mindre overskud.

På den baggrund indgik regeringspartierne, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Socialistisk Folkeparti den 14. maj 1996 en politisk aftale om at ændre rederiets forpligtelse vedrørende de fire nævnte overfarter, samt om overførsel af statens ak-

tiepost i DSB Rederi A/S fra DSB til Trafikministeriet. Med nærværende lovforslag udmøntes de aftalte ændringer.

I tilknytning til aftalen blev parterne bag rammeaftalen for DSB fra 1994 enige om at undersøge mulighederne for, at DSB afhænder havneterminalerne i Helsingør, excl. Leje 1 med tilhørende opmarcharealer, Gedser og Rødby til rederiet.

På baggrund af de foretagne undersøgelser er det vurderingen, at et apportindskud af havneterminalerne i DSB Rederi A/S vil være en økonomisk fordelagtig disposition for staten, når målet – som der ligeledes er enighed om – er at sælge op til 25 pct. af aktierne i DSB Rederi A/S senest i 1998. Herved fremrykkes muligheden for aktiesalg.

I forbindelse med undersøgelserne af afhændelsesspørgsmålet har det været overvejet, om overdragelsen af havnene til rederiet kan være til skade for konkurrencen på fægeområdet.

Sagen vedrørende konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg har vist, at EU's konkurrenceregler regulerer misbrug af dominerende stilling på havneområdet på en sådan måde, at det ikke af konkurrencemæssige årsager kan anses for fornødent at forhindre en operatør på fægeområdet i at eje havne.

De pågældende havne er endvidere som andre havne, hvortil der er offentlig adgang, omfattet af det almindelige princip, at der er modtagepligt for skibe (herunder færger) i det omfang, pladsforholdene tillader det.

På den baggrund skønnes der ikke at være konkurrencemæssige forhold, der taler imod en overdragelse som apportindskud i DSB Rederi A/S af havnene. Der er derfor til Folketingets Finansudvalg fremsendt et aktstykke om overdragelsen.

#### 2. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget ophører DSB Rederi A/S's forpligtelse til at besejle Århus-Kalundborg-ruten med Ask og Urd færgerne ved udgangen af 1996. Overfarten Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav udbydes med virkning fra den 1. januar 1997, og DSB Rederi A/S fortsætter driften af overfarten Esbjerg-