

Fanø med virkning fra 1. januar 1996 uden statslig betaling herfor.

Lovforslaget er hermed i overensstemmelse med EU-kommissionens opfattelse af, at der ikke i en længere overgangsperiode kan ydes støtte til samfundsbegrundede overfarter, medmindre det er sket ved offentlig udbud.

I henhold til lovforslaget sker der desuden en overførsel af statens aktiepost i DSB Rederi A/S fra DSB til Trafikministeriet i overensstemmelse med den politiske aftale.

### 3. EU-retlige forhold

Med det nuværende lovforslag vurderes statens betaling for besejling af de to samfundsbegrundede overfarter, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav at være forenelig med Fællesskabets statsstøtteregler. Sagen er anmeldt til EU-kommissionen, hvis afgørelse forventes at fremkomme snarest.

### 4. Statsfinansielle konsekvenser

Statens betaling for besejling af Århus-Kalundborg-ruten opfører pr. 31. december 1996. Betalingen var i 1997 budgetteret til 139,3 mio. kr. inkl. moms henholdsvis til 67,4 mio. kr. inkl. moms i 1998, hvor der alene har været budgetteret med udgifter til medio 1998. Rederiet kompenseres ikke for virkningerne heraf. DSB Rederi A/S søger tabsbegrænsning herfor, bl.a. undersøger rederiet mulighederne for en ren godsroute på Århus-Kalundborg-overfarten med færgerne Ask og Urd.

DSB's betaling til driften på ruten Esbjerg-Fanø er på finansloven for 1996 budgetteret til 0,1 mio. kr. Dette bortfalder med virkning fra 1. januar 1996, fordi DSB Rederi A/S forpligtes til at opretholde den nuværende besejling af færgeruten på kommercielle vilkår med udgangspunkt i nuværende sejlplan og serviceniveau og efter årlige forhandlinger med de lokale myndigheder.

DSB's udgifter til afholdelse af de nævnte udbud forventes afholdt inden for en ramme på 2 mio. kr., jf. aktstykke nr. 394 af 26. juni 1996. Beløbet vil blive modregnet i de nævnte besparelser i 1997.

DSB's bevillinger vil blive nedsat svarende til besparelsen på Ask og Urd. Dog vil der blive modregnet forskellige udgifter, som DSB og Trafikministeriets departement afholder i forbindelse med ændringerne omkring DSB Rederi A/S. Den samlede bevillingsmæssige udmøntning, herunder konsekvensen af udbuddet, vil blive forelagt efterfølgende for Folketingets Finansudvalg.

Apportindskuddet af de nævnte havneterminaler vil som nævnt i afsnittet »Baggrunden for lovforsla-

get« blive forelagt særskilt ligeledes for Folketingets Finansudvalg.

Ifølge aftalen af 14. maj 1996 skal DSB friholdes for de bevillingsmæssige konsekvenser.

### 5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have nogen miljømæssige konsekvenser.

### 6. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have nogen erhvervsøkonomiske konsekvenser.

### 7. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Skatteministeriet og Erhvervsministeriet. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

#### Til nr. 1

Ved lov nr. 231 af 4. april 1995 blev DSB Rederi med virkning fra 1. januar 1995 omdannet til aktieselskab med DSB som ejer.

Ændringen af bestemmelsen giver grundlag for, at ejerskabet af aktierne i DSB Rederi A/S kan overføres fra DSB til Trafikministeriets departement.

Overførslen af aktierne er ikke en transaktion mellem forskellige juridiske personer, og er derfor ikke omfattet af afgiftsplikten i henhold til aktieafgiftsloven.

#### Til nr. 2

Bemyndigelsen giver ministeren mulighed for at godkende ændring af rederiets navn på generalforsamlingen ved ændring af vedtægterne i overensstemmelse med reglerne herom i aktieselskabslovgivningen.

#### Til nr. 3

Ændringen af bestemmelsen er en konsekvens af de nye stykker, der indsættes ved nr. 4.

#### Til nr. 4

Statens betaling for besejling af Århus-Kalundborg-overfarten indstilles med udgangen af 1996.