

Lovforslag nr. L 95. Fremsat den 27. november 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S

#### § 1

I lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, udgår: »med DSB som ejer og«.
2. I § 1, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:  
»Trafikministeren bemyndiges til at godkende ændring af selskabets navn.«.
3. I § 5, stk. 2, ændres »jf. dog stk. 3 og § 6, stk. 3 og 5« til: »jf. dog § 6, stk. 3 og 5«.
4. § 5 stk. 3 ophæves og i stedet indsættes:  
»Stk. 3. Forpligtelsen for DSB Rederi A/S til at besejle overfarten Århus-Kalundborg, samt statens betaling herfor, ophører med udgangen af 1996.  
Stk. 4. Forpligtelsen for DSB Rederi A/S til at drive overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav ophører med udgangen af 1996. Staten, ved DSB, udbyder besejlingen af de nævnte overfarter med virkning fra 1. januar 1997. Staten kan yde betaling for driften af overfarterne.  
Stk. 5. DSB Rederi A/S overtager med virkning fra den 1. januar 1996 driften af overfarten Esbjerg-Fanø. Selskabet indtræder ved overtagelsen af driften i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende overfarten.«.

#### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## 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-

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 afgiftspligten 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.

Overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav vil pr. 1. januar 1997 blive besejlet efter udbud. De nuværende kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S er derfor ikke forlænget.

Overfarten Esbjerg-Fanø har vist sig at give et driftsøkonomisk overskud. Kontrakten mellem DSB og DSB Rederi A/S om betaling for besejlingen er

derfor ophævet med virkning fra 1. januar 1996. Selskabet indtræder med overtagelsen af driften i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende overfarten.

Samtidig bortfalder den midlertidige ordning i medfør af tekstanmærkning nr. 87, jf. aktstykke nr. 407 af 29. august 1995.

## Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)  
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,  
der berøres af lovforslaget*

### § 1

I lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, udgår: » med DSB som ejer og«.

2. I § 1, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Trafikministeren bemyndiges til at godkende ændring af selskabets navn.«.

§ 1. Trafikministeren opretter, med DSB som ejer, et aktieselskab med en aktiekapital ved stiftelsen på 400 mio. kr.

Stk. 2. Selskabets navn er DSB Rederi A/S.

Stk. 3. Aktiekapitalen tegnes ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed omfattende færger, havneinstallationer samt de af DSB ejede bygninger og løsøre, der alene anvendes i forbindelse med rederivirksomhed. Havneinstallationer, bygninger og løsøre i Korsør, Nyborg, Halsskov og Knudshoved Havne forbliver dog DSB's ejendom.

Stk. 4. Endvidere indskydes DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S og Scandlines A/S.

3. I § 5, stk. 2, ændres »jf. dog stk. 3 og § 6, stk. 3 og 5« til: »jf. dog § 6, stk. 3 og 5«.

4. I § 5 stk. 3 ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Forpligtelsen for DSB Rederi A/S til at besejle overfarten Århus-Kalundborg, samt statens betaling herfor, ophører med udgangen af 1996.

Stk. 4. Forpligtelsen for DSB Rederi A/S til at drive overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav ophører med udgangen af 1996. Staten, ved DSB, udbyder besejlingen af de nævnte overfarter med virkning fra 1. januar 1997. Staten kan yde betaling for driften af overfarterne.

Stk. 5. DSB Rederi A/S overtager med virkning fra den 1. januar 1996 driften af overfarten Esbjerg-Fanø. Selskabet indtræder ved overtagelsen af driften i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende overfarten.«.

§ 5. DSB Rederi A/S overtager driften af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed.

Stk. 2. Selskabet indtræder ved overtagelsen af driften i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende rederivirksomhed, jf. dog stk. 3 og § 6, stk. 3 og 5.

Stk. 3. Selskabets forpligtelse til drift af overfarterne Århus-Kalundborg, Esbjerg-Fanø, Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav er betinget af, at staten yder betaling herfor.

### § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Skriftlig fremsættelse (27. november 1996)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S.*

(Lovforslag nr. L 95).

Lovforslaget er en udmøntning af den politiske aftale af 14. maj 1996 indgået mellem regeringspartierne, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Socialistisk Folkeparti om DSB, samt tillægsaftale til aftalen af 14. maj 1996 indgået mellem regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti.

I henhold til lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S var rederiet alene forpligtet til at besejle overfarterne 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 samfundsmæssigt synspunkt, skønnedes at være underskudsgivende.

Udviklingen i færgeteknologien ændrede i den efterfølgende periode vilkårene for færgedrift så meget, at trafikbetjeningen på Kattégat, herunder på ruten Århus-Kalundborg, blev væsentligt forbedret. Dermed bortfaldt behovet for statslig sikring af overfarten Århus-Kalundborg.

Udviklingen i færgeteknologi mv., som medførte ændringen på Århus-Kalundborg, har også medført, at rederiet har måtte omlægge forretningsstrategien. Det er således blevet meget vanskeligere at genplacere tjenestemænd m.fl. fra Storebælt på andre overfarter. Dette var baggrunden for de store ekstraordinære hensættelser på rederiets regnskab for 1995.

Med lovforslaget bringes rederiets forpligtelse til at besejle ruten Århus-Kalundborg derfor til ophør ved udgangen af 1996. Overfarterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø udbydes fra den 1. januar 1997, og rederiet forpligtes til at besejle Esbjerg-Fanø med virkning fra 1. januar 1996 uden statslig betaling herfor.

Lovforslaget medfører i øvrigt, at statens aktiepost i DSB Rederi A/S overføres fra DSB til Trafikministeriets departement.

Desuden giver lovforslaget trafikministeren bemyndigelse til at godkende en evt. ændring af rederiets navn i overensstemmelse med bestemmelserne herom i aktieselskabslovgivningen.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvilige behandling.