

DSB

20. marts 1990

## Redegørelse om forhandlingerne vedrørende Helsingør-Helsingborg overfarten

### Baggrund

Hensigtsklæringen af 21. september 1988 mellem DSB, SJ og SFL forudsætter, at der mellem parterne indgås en egentlig samsejlingsaftale om den fremtidige drift af den fælles H-H overfart, og at der i den forbindelse etableres et mellem DSB og SFL fælles drifts- og markedsføringselskab, idet SJ samtidig trækker sig ud af det hidtidige overfartssamarbejde med DSB.

DSB, SFL og SJ har gennem længere tid forhandlet om det nærmere indhold af den nævnte samsejlingsaftale og det var påregnet, at aftalen kunne indgås senest den 1. marts 1990.

### 2 aftaler

Da SFL er et selvstændigt aktieselskab, 100 pct. ejet af SJs datterselskab Swedcarrier, ønskede SJ på et tidligt tidspunkt i forhandlingerne, at DSB skulle indgå 2 aftaler, nemlig én med SFL om det fremtidige overfartssamarbejde og det fælles selskab, og én med SJ primært vedrørende SJs udtræden af DSB/SJ overfarten og af det nye DSB/SFL selskab, samt om den fremtidige overførsel af jernbanepasservogne på overfarten. På DSBs side har det endvidere været vigtigt at få fastslået SJs overordnede forpligtelser i relation til det nye samarbejde, idet SJ jo ejer SFL.

### Uenighederne

Baggrunden for, at forhandlingerne i sidste fase trak ud over den påregnede underskriftsdato den 1. marts 1990 var, at SJ ikke kunne acceptere, at DSB, såfremt SFL i en hypotetisk situation skulle blive afhændet til en konkurrent, da måtte have ret til at godkende den potentielle køber, subsidiært at genforhandle og i givet fald opsigde de indgåede aftaler og stå frit. Det skal i denne forbindelse pointeres, at SJs generaldirektør har tilskrevet DSB, at SJ/Swedcarrier ikke har aktuelle planer om at sælge SFL.

Da H-H overfarten er en af DSBs betydeligste og samtidig i transittrafikken gennem Danmark indgår som den vigtigste fødelinie til Rødby-Puttgården overfarten, kunne DSB på ingen måde acceptere aftalemæssigt at være forpligtet til i givet fald at videreføre det tætte og intime overfartssamarbejde, der nu er lagt op til med SFL og SJ, såfremt SJ solgte SFL til et rederi, DSB ikke ville kunne acceptere at samarbejde med af konkurrencemæssige eller andre årsager.

Hertil kom, ligeledes i de afsluttende forhandlingsfaser, at SJ igen bragte spørgsmålet om erstatningskrav ind i drøftelserne. Også dette fandt DSB helt uantageligt og i direkte modstrid med den samarbejdsånd, som etableringen af fællesoverfarten forudsætter.

### DSB tilgodeset

Uenigheden mellem DSB og SJ om såvel DSBs muligheder for at genforhandle og i givet fald at opsigde aftalerne, som om SJs erstatningskrav, er nu bilagt. I aftalerne er nu indføjet bestemmelser, hvorefter DSB kan udtræde af samarbejdet, såfremt SFL sælges til en konkurrent, DSB ikke kan acceptere, og såfremt genforhandlingen af aftalerne ikke giver et for DSB tilfredsstillende resultat. Hvad angår spørgsmålet om erstatning, har SJ nu helt frafaldet at kunne rejse erstatningskrav mod DSB som følge af udsættelsen på dansk side.

Der er således nu opnået enighed om to aftalers indhold, og de er herefter klar til at blive underskrevet samtidig med Folketingets forventede vedtagelse af lovforslaget om udbygning af færgeterminalen i Helsingør.

### Aftalen med SFL

Ifølge aftalen med SFL skal der som nævnt etableres et fælles drifts- og markedsføringselskab på overfarten. En fælles overfartsledelse skal disponere såvel færger som terminalbetje-