

## Bilag til tillægsbet. o. lovf. vedr. færgeterminalen i Helsingør

ningen på begge sider af Sundet og tillige have det økonomiske ansvar for de samlede overfartsaktiviteter. DSB og SFL skal som moderrederier mod betaling stille den nødvendige færgekapa- citet, de nødvendige terminal- og landanlæg og det nødvendige personale til rådighed for selskabet.

Det er således ikke forudsat, at fællesskabet skal eje aktiver af betydning, eller at det til overfarten knyttede personale skal ansættes i selskabet.

Det er aftalt, at selskabet etableres som dansk aktieselskab med hjemsted i Helsingør. I aftalen har DSB taget forbehold for Finansudvalgets godkendelse af et aktstykke om DSBs deltagelse i en sådan selskabsdannelse.

Med det nævnte forbehold for salg af SFL og sædvanligt forbehold for misligholdelse er DSBs aftale med SFL uopsigelig indtil den 1. januar 1997. Dette giver DSB garanti for, at terminal- og færgeinvesteringerne i Helsingør er sikret den nødvendige stabilitet i indtægts- og konkurrencemæssig henseende. SJ stiller sig som ejer af SFL bag denne aftale og er i den betydning medunderskriver på aftalen, hvilket DSB har lagt vægt på.

#### Aftalen med SJ

Foruden at gentage den nævnte opsigelsesbestemmelse i tilfælde af SJs salg af SFL retter DSBs aftale med SJ sig primært mod de to jernbanevirksomheders fremtidige samarbejde om overførslen af passagertog på overfarten. Efter aftalen træder SJ den 1. januar 1991 ud af den fælles DSB/SJ overfart, hvorefter DSB ikke længere skal dele overfartens nettoresultat med SJ. Til gengæld for, at SJ afstår fra sin resultatandel, forpligter DSB sig til frem til og med 1996 som modydelse at give SJ en rabat på overførslen af svenske jernbanevogne. Da denne rabat beløbsmæssigt vil være mindre end SJs forventede resultatandel under den nuværende samarbejdsordning, betyder SJs udtræden af overfartssamarbejdet en økonomisk gevinst for DSB, som vil vokse i takt med den forventede udvikling i overførslen af person- og lastbiler m.v.

DSBs aftale med SJ indeholder tillige forpligtelser vedrørende gensidige tilbud om medejerskab i tilfælde af, at en af parterne opretter eller engagerer sig i nye færgeruter mellem Danmark og Sverige. Herved sikrer DSB sig mod en eventuel ensidig SJ-deltagelse i nye overfarter, der eventuelt kunne forringe det markedsmæssige grundlag for H-H overfarten.

Trafikken på de to nye terminaler er, med sædvanligt forbehold for force majeure, i aftalerne nu fastlagt til at blive påbegyndt den 1. november 1991, ligesom forholdene i overgangsperioden fra færdiggørelsen ca. 1. juni 1991 af anlæggene på svensk side til den 1. november samme år, hvor terminalen i Helsingør påregnes at stå færdig, er aftalt og reguleret.

#### Værftskontrakt

Sideløbende med forhandlingerne med SJ og SFL er der også blevet forhandlet med de værfter, som har været inde i opløbet om bygningen af de to nye færger til H-H overfarten.

Valget er faldet på et norsk værft, nemlig Langsten Slip og Båtbyggeri AB ved Ålesund. Dette værft har givet det mest fordelagtige tilbud og kan levere færgerne til tiden, ligesom færgerne helt opfylder de krav, DSB og SFL har været enige om at stille til det nye færgekoncept på overfarten.

For at fastholde værftets tilbud ud over udløbsdatoen har trafikministeren givet DSB myndigelse til at underskrive en af anlægslovens vedtagelse betinget kontrakt med værftet. Dette skete den 9. marts 1990.

Den endelige kontrakt underskrives snarest efter, at lovforslaget om udbygning af færgeterminalen i Helsingør er vedtaget.

Umiddelbart efter vedtagelsen af anlægsloven kan således alle forudsatte aftaler og kontrakter underskrives, hvorved det nødvendige grundlag for at kunne udbyde anlægsarbejderne i Helsingør vil være til stede. Disse anlægsarbejder påregnes herefter igangsat ca. 1. juli i år med planlagt færdiggørelsestidspunkt 1. november 1991.

Den første færge er aftalt leveret 1. oktober 1991, hvorefter samsejlingen på de nye fællesterminaler kan indledes den aftalte dato 1. november 1991.