

af Kommissionens vigtigste beslutninger, udviklingen i Kommissionens politik i hovedtræk samt Domstolens vigtigste domme. Disse beretninger tilgår Folketingets Europaudvalg på linie med andre kommissionsdokumenter.

Spm. nr. S 19

Til trafikministeren (7/10 94) af:

Ole Donner (FP):

»Vil ministeren forklare, med hvilken juridisk begrundelse Trafikministeriet gentagne gange har nægtet Mercandia Rederierne adgang til de eksisterende færgefaciliteter i Helsingør, og vil ministeren gribe ind og sikre, at Konkurrencerådets ord bliver efterlevet, så Trafikministeriet ophører med at beskytte DSB's reelle monopolstilling og giver Mercandia Rederierne adgang til at benytte terminalerne snarest muligt?«

Begrundelse

Mercandia Rederierne har i flere år forsøgt at bryde DSB/Sweferrys monopol på Helsingør-Helsingborg-overfarten, men hidtil er rederiet blevet nægtet adgang til terminalen i Helsingør. Det er sket, selv om rederiet har Konkurrencerådets ord for, at den danske stat skal overlade en del af terminaladgangen i Helsingør til andre rederier.

Det virker helt uholdbart, at Trafikministeriet bringer sig på kollisionskurs med Konkurrencerådets afgørelser, og ministeren bør gribe ind og sikre, at Mercandia Rederierne kan få adgang til at benytte færgefaciliteterne i Helsingør. Det kan ikke være rigtigt, at Trafikministeriet reelt skal medvirke til at opretholde et faktisk monopol for DSB, der er i strid både med dansk konkurrencelovgivning og tillige formentlig i strid med EU-retten.

Ministeren bedes derfor nu fremkomme med ministeriets officielle juridiske begrundelse for, hvorfor man har nægtet Mercandia Rederierne adgang til at benytte en del af terminaladgangen, og ministeren bør desuden bekræfte, at ministeriet vil lovliggøre situationen og fremme den fri konkurrence ved at give Mercandia adgang til faciliteterne snarest muligt og i alt fald senest pr. 1. januar 1995.

Svar (17/10 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som bekendt består Helsingør Havn dels af Helsingør Statshavn (inden for molerne), dels af DSB's færgenhavn (uden for).

Mercandia Rederierne søgte oprindelig om plads ved statshavnens Nordre Mole.

Imidlertid var det i forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygningen af færgeterminalen i Helsingør forudsat, at Nordre Mole fremtidig friholdes for færgetrafik. Herved tages hensyn til den nære beliggenhed ved Kronborg samt til kommunens ønske om at undgå den tunge trafik gennem Helsingør By.

Ansøgningen kunne derfor ikke imødekommes, og der er ikke andre muligheder for at anvise plads til nye bilfærgeruter i statshavnen.

Mercandia har derefter søgt at komme ind i DSB's færgenhavn, som er anlagt af DSB i henhold til 1990-loven. DSB's havnefaciliteter er skræddersyet til den trafik, som udføres af DSB og de svenske jernbaner i det fælles selskab Skandlines. Selskabet udnytter i praksis pladsen fuldt ud, og der er derfor ikke mulighed for at tillade andre færgeselskaber at benytte disse havnefaciliteter.

Som nævnt i begrundelsen for spørgsmålet rettede Konkurrencerådet i brev af 26. maj 1993 henvendelse til min forgænger om at fremme konkurrencen med hensyn til overførsel af person- og lastbiler samt busser på Helsingør-Helsingborg-ruten med henstilling om i et vist omfang at tillade alternative operatører at benytte DSB's havnefaciliteter i Helsingør.

Min forgængers opfattelse var, at den mest farbare vej til at skabe yderligere konkurrence på ruten ville være at søge spørgsmålet løst ved anlæg af en ny havn syd for DSB's færgenhavn. Denne vurdering er jeg helt enig i.

Vi har modtaget en ansøgning om anlæg af en sådan færgenhavn. Ansøgningen er for tiden til høring blandt de relevante myndigheder. Høringsproceduren er endnu ikke afsluttet.

Spm. nr. S 46

Til udenrigsministeren (13/10 94) af:

Klaus Hækkerup (S):

»Kan udenrigsministeren oplyse antallet af (fuldtids-)ansatte i EU (EF) finansieret over Fællesskabets budgetter i hvert af årene 1992 og 1993 samt den samlede lønudbetaling i hvert af årene omregnet til danske kroner?«