

benyttes, fik Sundbusserne opfyldt et ønske om en anløbsplads med tilhørende terminalbygning længere inde i havnen. Denne anløbsplads er midlertidig, indtil en permanent løsning ved DSB's leje 1 er mulig, når SFL's færger ad åre ikke længere benytter dette leje. Der er indgået kontrakt mellem Trafikministeriet (ved Statshavnsadministrationen, Frederikshavn) og Sundbusserne, hvorefter sidstnævntes lejemål fra statshavnsadministrationens side kan opgives til ophør på det tidspunkt, hvor SFL's færger ophører med brugen af færgeleje 1, dog tidligst den 1. november 2005.

ScandLines A/S' afgivelse af DSB's leje 1 vil efter Trafikministeriets opfattelse kunne ske, uden at Sundbusserne A/S har krav på plads i dette leje på afgivelsestidspunktet, medens Sundbusserne må antages at have en ret til lejet fra 1. november 2005, men i så fald alene med henblik på at drive passagerfærgedrift.

De eksisterende forhold i fællesterminalen fremgår af bilag 1.

Inden for de senere år har et antal rederier søgt om at få adgang til Helsingør Havn for at etablere konkurrerende færgefart. Alle ansøgninger er blevet afslået under henvisning til manglende plads. En af ansøgerne, rederiet Mercandia, klagede i foråret 1992 til Europa-Kommissionen, der i september 1994 tilkendegav, at den umiddelbart fandt, at afslaget kunne være i strid med EF-traktatens konkurrenceregler (artikel 90, jf. artikel 86).

Konkurrencerådet havde i maj 1993 givet udtryk for en tilsvarende opfattelse. Konkurrencerådet har dog under senere drøftelse af sagen i august 1995 tilkendegivet, at det afgørende var at få etableret et effektivt konkurrencedygtigt alternativ til det nuværende monopol på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår. Om dette skete fra eksisterende udnyttede lejer, ved deling af eksisterende udnyttede lejer mellem konkurrerende rederier eller ved etablering af nye lejer var for så vidt ikke et konkurrenceretligt anliggende. Når Konkurrencerådet hidtil har anbefalet åbning af eksisterende lejer for et alternativt rederi og set bort fra de to øvrige muligheder, skyldes det, at Konkurrencerådet efter det af Trafikministeriet oplyste, ikke tidligere havde anset disse for mulige.

Kommissionens opfattelse grunder sig på, at den anser det forhold, at staten – som ejer af de dele af havnefaciliteterne i Helsingør Havn, der egner sig til færgetransport af køretøjer – udelukkende udlejer disse til ScandLines A/S, for misbrug af en dominerende stilling, der er uforenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 86, og dermed forbudt i den udstrækning, samhandelen mellem medlemssta-

terne herved kan påvirkes. Påvirkningen skal ses på baggrund af færgefartens geografiske beliggenhed og størrelse.

Kommissionen er ikke på nuværende tidspunkt fremkommet med en formel skrivelse eller en beslutning efter EF-traktatens artikel 90, stk. 3. Det bemærkes, at der har været en række bilaterale kontakter mellem Trafikministeriet og Europa-Kommissionen.

Europa-Kommissionen har vedvarende peget på en løsning, hvor der gives et nyt rederi adgang til et af de eksisterende færgelejer, der benyttes af ScandLines A/S, og har i begyndelsen af februar 1996 givet udtryk for, at en placering ved Nordre Mole også kunne være en mulighed.

Det blev herefter besluttet, at der med henblik på at skabe reel konkurrence på overfarten skulle foretages en vurdering af placeringsmulighederne for et nyt rederi ved benyttelse af havnefaciliteterne i Helsingør, idet der i disse vurderinger skulle indgå juridiske, plan-, trafik- og miljø- og besejlingsmæssige samt økonomiske forhold.

De placeringsmuligheder, som skulle undersøges, var følgende:

- DSB leje 1.
- DSB leje 3.
- Nordre Mole-leje indtil færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen, hvorefter færgerne flyttes til et af de eksisterende lejer i DSB terminalen.
- Nyt leje mellem stationen og DSB leje.

En arbejdsgruppe under Trafikministeriet har foretaget disse vurderinger, der er sammenfattet i en rapport af 19. februar 1996 »Konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg«. Rapporten blev den 22. februar 1996 oversendt til Folketingets Trafikudvalg.

Det fremgår af rapporten, at der er forskellige ulemper forbundet med alle fire alternativer, og at etablering af en konkurrerende overfart, der skal benytte lejer i statshavnen eller lejer, der benyttes af ScandLines A/S, ikke vil være i overensstemmelse med de forudsætninger, der har ligget til grund for tidligere lovgivning. Derfor kræver afgivelse af leje 1 vedtagelse af en lov herom i Folketinget.

2. Lovforslagets indhold.

Regeringen har ud fra en samlet vurdering fundet, at ønsket om at skabe reel konkurrence på overfarten under de givne forudsætninger bedst opnås ved, at et konkurrerende rederi får adgang til DSB's færgeleje 1 og dele af opmarcharealet i fællesterminalen.

Leje 1 er det af de eksisterende lejer, der bedst lever op til hovedkravet om, at der skal sikres reel