

Afvikling af biltrafik til og fra færgen kan principielt foregå som i dag. Det er ikke givet, at en færgets øvre dæk og nedre dæk kan betjenes samtidigt, idet der kun er én vejbane under gangbroen til Søndre Mole. Den kan muligvis ombygges til to smalle baner, men ved indsættelse af større færger end i dag, må der forventes længere tid til losning og lastning, og derfor længere liggetid i havnen.

Trafikalt set er det uacceptabelt at lede trafik direkte ind på Færgevej i kurven ved Stationspladsen fra en færge i leje 1. Der er ikke plads foran færgen til en kø af biler, som skal vente på at komme ind på Færgevej. Fra foden af rampen fra øvre dæk til vejen vil der være ca. 20 m, fra klappen ca. 30 m. Da Færgevej kun har ét spor i hver retning, kan der kun ledes trafik ud fra færgen i ét spor ad gangen, og afviklingen vil give forsinkelser (kødannelse) både for den almindelige trafik på Færgevej og for trafik fra færgen. Der må forventes en urimelig lang lossetid med kø af biler på rampe og klap. Det er ligeledes uacceptabelt at lede trafik fra leje 1 ad den hidtidige frakørselsvej gennem terminalen, idet bilerne fra leje 1 derved skal krydse trafikken fra leje 2 og 3. En koordinering af det nye rederis sejlplaner med ScandLines A/S' sejlplaner (dvs. losseprocedurer) vil være nødvendig, men i så fald vil der ikke være etableret en reel konkurrencesituation.

Såfremt der – bortset fra hensynet til togtrafikken fra leje 2 – skal være mulighed for ukoordineret sejlads på det nye rederis leje 1 og leje 2 og 3, må det overvejes at etablere en særskilt frakørselsvej fra leje 1 parallelt med Færgevej, således som skitseret på bilag 2.

Foretagne undersøgelser indikerer, at det herved – uanset den færgetype og størrelse, der vil blive indsat på leje 1 – vil være nødvendigt at inddrage yderligere en del af den kommunale parkeringsplads mellem Færgevej og den fremtidige opmarchplads fra leje 1.

Person- og lastbiler, der skal udtages til politi- og toldkontrol, må i givet fald ledes via en med et bom anlæg forsynet separat udkørsel ad den hidtidige frakørselsvej for leje 2 og 3 til politi- og toldkontorbygningen ved DSB Rederi A/S' (ScandLines A/S') billetteringsbokse, jf. bilag. Der må indgås aftale om betaling for benyttelse af politi- og toldkontrollfaciliteterne mellem det nye rederi og DSB Rederi A/S (ScandLines A/S).

Det understreges, at der i ovennævnte alene er angivet rammerne for en projektførelse, idet den endelige udformning i overensstemmelse med sædvanlig praksis sker ved detailprojekteringen.

Det vil i øvrigt blive overvejet, om leje 1 med tilhørende opmarchareal skal afhændes til statshavnen

under hensyn til, at lejet ligger inden for statshavnens grænse, og at det vil være administrativt mest enkelt, at et nyt rederi har relationer til kun en ejer, nemlig statshavnen. Hertil kommer eventuelle overvejelser om statshavnens fremtid i øvrigt. Sammenhængende hermed vil det endvidere blive overvejet at afhænde DSB's færgeleje 2 og 3 med tilhørende opmarchareal til DSB Rederi A/S.

4. Udpegning af det nye konkurrerende rederi.

Beslutningen om at åbne for konkurrence på Helsingør-Helsingborg overfarten nødvendiggør en stillingtagen til, hvorledes valget af det konkurrerende rederi kan og bør ske. Dette skal ske i lyset af, at der er indgivet en klage til Europa-Kommissionen vedrørende Trafikministeriets afslag på en ansøgning om at få adgang til Helsingør Havn samt det forhold, at Trafikministeriet gennem årene og også i de seneste måneder har modtaget henvendelser om adgang til havnen, herunder også til fællesterminalen, fra en række personer og rederier.

Der er ikke bestemmelser i EU-retten, der forpligter staten til at udbyde retten til at benytte et eksisterende færgeleje i offentligt udbud.

Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at det ikke er muligt at anvende principperne i EU-rettens udbudsregler også uden for anvendelsesområdet herfor, navnlig når der findes behov for at skabe en åben og gennemsigtig procedure for tildelingen af en rettighed, idet tildelingskriterierne skal være objektive, gennemsigtige, saglige og ikke-diskriminerende.

Det er regeringens opfattelse, at valget af rederi bør ske efter udbud, idet dette er i overensstemmelse med de konkurrenceretlige principper og samtidigt tilgodeser ønsket om at skabe reel konkurrence.

Der vil derfor af Trafikministeriet blive afholdt offentligt udbud baseret på objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier blandt alle interesserede rederier om adgangen til færgeleje 1, idet der vælges det mest fordelagtige tilbud i forhold til ønsket om at skabe reel konkurrence. Som eksempler på kriterier i forbindelse med udbuddet kan nævnes rederierfaring, økonomisk soliditet og miljørigtighed, hvorved bemærkes, at Europa-Kommissionen på forhånd vil blive underrettet om udvælgelseskriterierne. Det nye rederi skal – indtil en eventuel overdragelse af leje 1 med tilhørende opmarchareal – betale afgifter for brug af leje 1 efter samme principper, som der hidtil har været betalt efter. Derfor vil størrelsen af vederlaget for benyttelsen ikke indgå som et udvælgelseskriterium ved udbuddet.

Dette udbud gælder kun frem til oktober 2005.

Det bemærkes, at ScandLines A/S og dets ejere ikke vil kunne udpeges.