

anvendes til efterfølgende identifikation af konkrete personer. Derfor har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning opgivet denne fremgangsmåde, og det er aldrig forsøgt at indhente de nødvendige tilladelser.

I stedet har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning indgået aftale med foreløbig to politikredse om, at politiet på vegne af rådet sender et brev til uheldsimplicerede chauffører, hvor de opfordres til at deltage i undersøgelsen. Chaufførerne kan så selv kontakte rådet, hvis de ønsker at deltage. En lignende aftale vil sandsynligvis blive indgået med et forsikringssselskab. Hermed er der skabt tilstrækkeligt grundlag for gennemførelse af en række pilotinterview.

Når projektets pilotfase er overstået, vil det blive nærmere vurderet, hvordan en landsdækkende undersøgelse bedst gennemføres.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har meddelt mig, at det ikke finder anledning til at søge de ønskede oplysninger indhentet ved Danmarks Statistiks medvirken. Jeg kan tilføje, at jeg har forståelse for Danmarks Statistiks tilbageholdende politik med at udlevere data til personidentifikation.

### Spm. nr. S 658

Til trafikministeren (1/12 95) af:

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

»Foreligger der et skriftligt juridisk responsum om de afsluttende bemærkninger i EU-direktør Temple Langs brev af 29. september 1995, vil ministeren i bekræftende fald fremsende dette, og vil ministeren i benægtende fald foranledige, at et sådant responsum udarbejdes?«

### Begrundelse

I ministerens skrivelse til Folketingets Trafikudvalg den 16. oktober 1995, j.nr. 1995-72424-5, fremgår det, at ministeriet og Kammeradvokaten savner juridisk grundlag for de afsluttende bemærkninger i EU-direktør Temple Langs brev af 29. september 1995.

### Svar (12/12 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg vedlægger notat af 4. december 1995 fra Kammeradvokaten. Notatet er den 5. december 1995 ligeledes sendt til Folketingets Trafikudvalg.

### Bilag

Den 4. december 1995.

*Notat om en mulig forpligtelse for Trafikministeriet til at udbyde retten til at benytte de bestående færgelejer i Helsingør*

Trafikministeriet har anmodet mig om en udtalelse om, hvorvidt der efter Fællesskabsretten består en pligt for ministeriet til at drage omsorg for, at de færgelejer i Helsingør, der for tiden benyttes af rederiet ScandLines, udbydes, således at andre rederier får mulighed for at etablere en færgerute fra Helsingør til Helsingborg i konkurrence med ScandLines. I den anledning skal jeg udtale følgende:

#### 1. Sagens baggrund

Trafikministeriet har oplyst, at rederiet Mercandia har rettet henvendelse til Trafikministeriet og Europa-Kommissionen, idet rederiet har ønsket at få mulighed for at drive en færgerute mellem Helsingør og Helsingborg, og at det herved har ønsket at få adgang til et af de færgelejer, der for tiden anvendes af ScandLines.

Trafikministeriet har endvidere oplyst, at man har meddelt Mercandiarederierne afslag på denne ansøgning, idet man har henvist til, at færgelejerne benyttes af ScandLines i et sådant omfang, at der ikke er plads til en yderligere operatør.

Sagen har været drøftet med repræsentanter for Europa-Kommissionens Generaldirektorat IV, i hvilken forbindelse Trafikministeriet har nævnt det som en mulighed, at der kunne bygges et nyt færgeleje i tilknytning til det bestående havneområde, således at opmarchfelterne til det nye leje kunne deles med ScandLines. Det var herved Trafikministeriets tanke, at det nye færgeleje kunne forbeholdes en ny operatør, og jeg har forstået på korrespondancen mellem ministeriet og Generaldirektorat IV, at ministeriet forudså, at der ville fremkomme et ønske fra private erhvervsdrivende om at opføre et sådant