

nyt færgeleje, der så kunne danne grundlag for en færgerute, der kunne drives af en operatør, der ikke nødvendigvis behøvede at være identisk med kredsen af investorer bag bygningen af færgelejet.

Jeg har modtaget en kopi af en skrivelse fra direktør John Temple Lang af 29. september 1995 til Trafikministeriet, hvori denne løsningsmulighed beskrives, og skrivelsen fra direktør Temple Lang afsluttes med følgende bemærkning:

»I would like to remind you that allocation of both the new berth and the existing berths must take place on fair, reasonable and non-discriminatory terms and conditions. Consequently, the Commission relies on you to ensure that all the berths are allocated between all the parties interested in operating a ferry service from the ferry terminal facilities in Elsinore so that competition on equal terms is ensured.«

Trafikministeriet har på baggrund af de citerede bemærkninger i Temple Lang's brev overvejet, om der efter Fællesskabsretten skulle bestå en forpligtelse til at lade en operatør få adgang til at bruge de bestående færgelejer, selv om der bygges et nyt færgeleje, eller om det nye færgeleje kan forbeholdes den nye operatør, således at en konkurrence med ScandLines herved er tilvejebragt.

2. Retsgrundlaget

ScandLines er et samarbejde mellem DSB Rederi A/S og Scandinavian Ferry Lines (SFL), der har bestået i en årrække. De færgelejer, der benyttes af ScandLines i Helsingør, ejes af DSB og er oprettet i medfør af lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør. Efter § 1 i denne lov blev trafikministeren bemyndiget til med det formål at samle terminalbetjeningen af DSB's og SFL's færgefarter mellem Helsingør og Helsingborg i et fællesanlæg i tilslutning til statshavnens søndre del at anlægge to nye færgelejer uden for Søndre Mole, at ombygge DSB's eksisterende leje 1 i Helsingør Statshavn og at nedrive DSB's eksisterende terminalbygning samt udbygge DSB's eksisterende opmarcharealer m.v.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår meget klart, at færgelejerne bl.a. skulle muliggøre en udvidelse af kapaciteten for færgeruterne, således at rederierne blev i stand til at klare den forventede trafikudvikling, der frem til år 2000 forudsås at indebære, at der skulle overføres ca. 1 mio. passagerer og ca. 600.000 personbilenheder mere om året.

Ved lov nr. 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S er Trafikministeren bemyndiget til at oprette et aktieselskab med DSB som ejer og med en aktiekapital ved stiftelsen på 400 mio. kr. Aktiekapitalen skal efter § 1, stk. 4, bl.a. tilvejebringes ved indskydelse af DSB's aktier i ScandLines A/S. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår bl.a., at »Fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder de overfarter, der forestås af ScandLines A/S, ... er således kernen i det nye selskabs virke, men der vil ske afvikling af en række færgeoverfarter i de kommende år, når de faste forbindelser over Storebælt og Øresund åbner.«

Om ScandLinesamarbejdet er i bemærkningerne til lovforslaget endvidere oplyst følgende:

»Helsingør-Helsingborg-overfarten forestås af et dansk-svensk samsejlingssselskab. Ved akt. nr. 270 af 1. juni 1990 gav Finansudvalget således tilslutning til, at DSB sammen med det svenske selskab SFL (senere SweFerry AB), der ejes af de svenske jernbaner, etablerede et dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der senere fik navnet ScandLines A/S, med hjemsted i Helsingør. Under dette selskab er oprettet to helejede datterselskaber: ScandLines Danmark A/S og ScandLines Sverige AB. DSB og SweFerry AB udchartrer bemandede færger til ScandLines A/S, der ikke har egne færger.«

Trafikministeriet har orienteret mig om, at SFL AB har anmeldt aftalerne om etablering af en fælles udførelse af færgedriften mellem Helsingborg og Helsingør til Europa-Kommissionen efter EF-traktatens artikel 85, stk. 3. Kommissionens næstformand, sir Leon Brittan, har i en afgørelse af 15. maj 1992 meddelt SFL, at Kommissionen har besluttet ikke at gøre indsigelse mod samdriften, og at aftalen med DSB anses for undtaget fra forbudet i artikel 85, stk. 1, for en periode frem til 14. februar 1998.

Det fremgår endvidere af skrivelsen, at Kommissionens vurdering bygger på en analyse af den bestående konkurrencesituation på færgetransportmarkedet mellem Sverige og Danmark og mellem Sverige og Tyskland, og at Kommissionen forbeholdt sig muligheden for at revurdere den økonomiske og retlige situation efter 2 år. Endvidere ville SFL blive pålagt regelmæssigt at fremsende oplysninger til Kommissionen med henblik på Kommissionens bedømmelse af færgemarkedet og af de mulige virkninger af aftalen på prisniveauet for færgeruten Helsingør-Helsingborg.