

Denne forpligtelse til løbende at informere Europa-Kommissionen er senest opfyldt ved en skrivelse fra ScandLines af 26. oktober 1995. Oplysningerne er endvidere afgivet på foranledning af en anmodning fra Kommissionen under henvisning til artikel 16 i forordning 4056/86.

Henvendelsen fra Mercandia til Trafikministeriet og Europa-Kommissionen har en betydelig lighed med en sag, der vedrørte adgangen til at drive en færgerute mellem Rødby og Puttgarden i konkurrence med DSB. Her havde rederiet Stena Line og datterselskabet Euro-Port A/S fremsat en anmodning om at få lov til at benytte havnen i Rødby med henblik på en sådan færgerute, men havde fået afslag af Trafikministeriet under henvisning til, at der ikke i havnen var den fornødne kapacitet til at tillade et øget udbud af ture mellem Rødby og Puttgarden. Euro-Port havde endvidere anmodet om tilladelse til at anlægge en havn ved siden af den offentlige havn i Rødby, men havde fået afslag, da Trafikministeriet ikke fandt, at betingelserne i trafikhaveloven for at tillade anlæg af en ny havn var opfyldt.

Kommissionen udstedte i denne sag en beslutning i medfør af EF-traktatens artikel 90, stk. 3, beslutning 94/119/EF af 21. december 1993, EF-Tidende 1994, L 55, side 52. Kommissionen fandt, at DSB og det tyske rederi DB, der i fællesskab drev trafik på Rødby-Puttgardenruten, indtog en dominerende stilling, og fastslog endvidere, at der forelå et misbrug af denne dominerende stilling, idet Kommissionen anførte følgende:

»En virksomhed, der ejer eller driver og selv benytter en væsentlig facilitet – dvs. en facilitet eller en infrastruktur, uden hvilken dens konkurrenter ikke kan tilbyde deres ydelser til kunderne – misbruger sin dominerende stilling, hvis den nægter konkurrenterne adgang til at benytte denne facilitet.

En virksomhed, der ejer eller driver en væsentlig havnefacilitet, som den benytter til at drive søtransport, handler således i strid med artikel 86, hvis den *uden objektiv begrundelse* nægter et rederi, der ønsker at drive trafik på samme rute, adgang til denne facilitet«. (Fremhævet her).

Beslutningens operative del har følgende ordlyd:

»Artikel 1. Den danske regerings afslag på ansøgningerne fra selskab Euro-Port A/S, et datterselskab af den svenske koncern Stena

Rederi AB (Stena), dels om tilladelse til at anlægge en ny havn i umiddelbar nærhed af Rødby Havn (ansøgning af 9. maj 1990), og dels om tilladelse til at benytte de allerede eksisterende anlæg i Rødby Havn (ansøgning af 8. august 1990) udgør en foranstaltning, der er uforenelig med EF-traktatens artikel 90, stk. 1, sammenholdt med traktatens artikel 86.

Artikel 2. Den danske regering skal bringe overtrædelsen beskrevet i artikel 1 til ophør og senest to måneder efter meddelelsen af denne beslutning meddele Kommissionen, hvilke foranstaltninger den har truffet for at ophæve forbudet mod, at selskaberne Euro-Port og Scan-Port enten anlægger en ny havn nær den offentlige havn i Rødby eller benytter de eksisterende havneanlæg til at drive færgetrafik.«

Som følge af denne beslutning meddelte Trafikministeriet Euro-Port A/S tilladelse til at anlægge en havn ved siden af den offentlige havn i Rødby.

### 3. *Min vurdering*

Det fremgår af beskrivelsen ovenfor, at ScandLines har en ret til at drive en færgerute mellem Helsingør og Helsingborg med udgangspunkt i de færgelejer, der tilhører DSB. Denne ret er forudsat ved anlægsloven fra 1990 og endvidere forudsat ved 1995-loven om oprettelsen af DSB Rederi A/S.

DSB Rederi A/S er et selvstændigt retssubjekt, der er adskilt fra staten, og derfor beskyttet mod indgreb af ekspropriationsretlig karakter samt mod tilbagekaldelse af begunstigende forvaltningsakter på lige fod med ethvert andet privatretligt retssubjekt. Trafikministeriet er derfor afskåret fra at gribe ind i DSB Rederi A/S' adgang til at benytte færgelejerne i Helsingør, medmindre det må lægges til grund, at Trafikministeriet har pligt til at foretage et sådant indgreb.

Det kan endvidere konstateres, at ScandLines' virksomhed har været anmeldt til Kommissionen, og at Kommissionen udtrykkeligt har meddelt SFL AB og DSB en fritagelse efter konkurrencereglerne fra forbudet i artikel 85, stk. 1. Det forekommer mig umiddelbart nærliggende at antage, at en aftale mellem det danske og det svenske rederi om samdrift af færgefarten skal bedømmes efter artikel 85 og ikke artikel 86.

EF-Domstolen har i en fast og omfattende domspraksis fastslået, at EF-traktaten skaber en selvstændig retsorden, som er blevet optaget i medlemsstaternes retsordener og skal anvendes