

af deres domstole, og at det vil være i strid med denne retsorden, hvis medlemsstaterne havde mulighed for at træffe eller opretholde foranstaltninger, som kunne være til skade for traktatens virkninger i praksis. Særlig vedrørende forholdet mellem EU's konkurrenceregler og nationale konkurrenceregler er dette princip fastslået af Domstolen i sag 14/68, Walt Wilhelm, Domsamling 1969, side 1. Det blev herved understreget, at nationale myndigheder ikke må anvende national konkurrenceret på en sådan måde, at den er til skade for Fællesskabsrettens ensartethed og uindskrænkede anvendelse og for virkningerne af de foranstaltninger, der er truffet eller skal træffes til Fællesskabsrettens håndhævelse.

På den baggrund må jeg anse det for betænkeligt, om Trafikministeriet på egen hånd ville træffe beslutninger, der kunne gøre indgreb i den retsposition, ScandLines har fastlagt ved aftale, og som er godkendt af Kommissionen på vilkår, hvis overholdelse til stadighed påses af Kommissionen.

I den forbindelse fremhæver jeg, at hvis der kan rettes en kritik mod ScandLinesamarbejdet med henvisning til, at DSB Rederi A/S og SFL i ly af deres indbyrdes aftale har fastsat nogle tariffer, der er urimeligt høje, har Kommissionen i medfør af sin ovenfor nævnte beslutning mulighed for at pålægge selskaberne at nedsætte billetpriserne.

Hvis man imidlertid ikke desto mindre lægger til grund, at færgedriften mellem Helsingør og Helsingborg er omfattet af artikel 86 om forbud mod misbrug af en dominerende markedsposition, mener jeg, at det på grundlag af Kommissionens beslutning af december 1993 i sagen om Rødby Havn må kunne lægges til grund, at de danske myndigheder har pligt til enten at åbne mulighed for, at færgeløjerne i Helsingør kan anvendes af en anden operatør, eller at tillade, at der etableres et yderligere færgeløje, hvis der er interesse herfor.

Det fremgår af det citerede afsnit fra Kommissionens beslutning i Rødbysagen, at Kommissionen accepterer, at der kan gives afslag på at benytte et færgeløje, hvis der er en objektiv begrundelse herfor. Jeg er ikke i stand til at bedømme, om færgeløjerne i Helsingør anvendes så intensivt, at der ikke er plads til en yderligere operatør, men henholder mig til, at Kommissionen i den nævnte beslutning har opstillet det som et ligeværdigt alternativ, at der gives mulighed for at etablere et færgeløje mere.

Jeg har forstået, at Trafikministeriet har nævnt denne mulighed for direktør Temple Lang, og jeg opfatter Temple Langs skrivelse af 29. september 1995 således, at Kommissionen på embedsmandsniveau har accepteret denne mulighed.

De afsluttende bemærkninger i skrivelsen fra Temple Lang giver anledning til en vis fortolkningstvivl. Jeg er således enig i, at muligheden for at blive operatør på den konkurrerende færgerute må tildeles på vilkår, der er fair, rimelige og ikkediskriminatoriske. Jeg er endvidere enig i, at det må sikres, at tildelingen af operatørfunktionen først sker, når det ligger klart, hvem der er interesseret.

Konsekvensen af disse synspunkter er for det første, at det må slås fast, at der ikke i Fællesskabsretten eller dansk ret er nogen regel, der giver Mercandia en ret til at opnå at drive den konkurrerende rute, blot fordi Mercandia har indgivet ansøgning herom. Trafikministeriet må således sikre, at det gøres almindeligt kendt, at muligheden for en yderligere færgerute er til stede, og der kan i den forbindelse være anledning til, at den, der opfører det yderligere færgeløje, f.eks. ved annoncering fremkalder interesse tilkendegivelser fra relevante rederier.

Det er endvidere vigtigt, at tildelingen af operatørrollen sker på grundlag af vilkår, der er så gennemsigtige som muligt. Der er herved grund til at hente inspiration fra de fællesskabsretlige udbudsregler, der navnlig går ud på, at der på forhånd skal fastsættes nogle tildelingskriterier, der er afgørende for udvælgelsen af, hvem der skal have den pågældende rettighed. Tildelingskriterierne kan f.eks. indeholde krav om en beskrivelse af sejlplan, den tonnage, der agtes indsat på ruten, priser m.v.

Jeg kan også være enig i, at den pris, den konkurrerende færgeselskab skal betale for at benytte det nye færgeløje, ikke må være væsentligt højere end de skibs- og vareafgifter, DSB Rederi A/S betaler til DSB for benyttelsen af de bestående færgeløjer. Der skal derfor også være en ikkediskriminatorisk adfærd mellem ejeren af det nye færgeløje og DSB som ejer af de bestående færgeløjer.

Derimod kan jeg ikke være enig i, at der består en forpligtelse til at sikre, at det nye færgeløje og de eksisterende færgeløjer tildeles på de nævnte ikkediskriminatoriske vilkår »between all the parties interested in operating a ferry service«. Jeg mener således ikke, at det vil være acceptabelt, hvis ScandLines fik mulig-