

Det er ikke rigtigt, at ministeriet på noget tidspunkt skulle have lovet Kommissionen, at projektet kunne påbegyndes 1. december 1995.

Det understregedes netop på mødet, at den danske høringsprocedure naturligvis skulle følges. Den daværende direktør, hr. Temple Lang, gav efter ministeriets opfattelse udtryk for forståelse herfor.

Ministeriet har gjort hr. Humbert Drabbe opmærksom på, at det nu foreliggende projekt fra Ole Lauritzen adskiller sig fra det på mødet den 25. september 1995 drøftede vedrørende opmarcharealer, og at kommunen bliver inddraget i disse drøftelser. Jeg skal dog understrege, at høringssvarene fra langt hovedparten af de hørte er kommet ind uden bemærkninger.

Jeg er specifikt anmodet om at kommentere 5. og 6. afsnit i brevet fra hr. Humbert Drabbe, der indledes med henholdsvis »Moreover, you« . . . og »I am afraid . . .« .

Dertil bemærkes, at mine embedsmænd klart var af den opfattelse, at der på mødet den 25. september 1995 var enighed om, at etablering af et nyt færgeleje ville løse konkurrencespørgsmålet.

Det var derfor med stor overraskelse, at ministeriet læste de afsluttende bemærkninger i hr. Temple Langs brev af 29. september 1995, hvori det bemærkes, at alle færgelejer – såvel de eksisterende som det nye – skulle fordeles blandt interesserede operatører på ikkediskriminerende vilkår.

Jeg har da også noteret mig, at dette synspunkt ikke er gentaget i brevet fra hr. Humbert Drabbe, idet det her er anført, at der er flere forskellige måder, på hvilke der kan skabes adgang for andre operatører til Helsingør havn – herunder ved at dele eksisterende lejer.

Den første skriftlige henvendelse til Trafikministeriet i denne sag kom fra Kommissionens Konkurrencedirektorat i september 1994, og ikke – som man kunne få indtryk af – allerede i 1992.

Det er rigtigt, at Konkurrencerådet i henhold til § 15 i konkurrenceloven i maj 1993 henstillede til DSB og Trafikministeriet i et vist omfang at tillade andre operatører adgang til at benytte havnefaciliteterne.

Som det også er oplyst tidligere, herunder ved forespørgselsdebatten den 5. december 1995, er det regeringens opfattelse, at konkurrence på Helsingør Helsingborg-overfarten skabes ved, at der åbnes mulighed for etablering af et nyt færgeleje i Helsingør.

Det er derfor ikke korrekt, når hr. Humbert Drabbe afslutningsvis konstaterer, at der ikke synes at have været arbejdet aktivt for en løsning på problemet.

Spm. nr. S 688

Til trafikministeren (6/12 95) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Har Trafikministeriet ved mødet den 25. september 1995 lovet, at alle relevante godkendelser af et nyt færgeleje i Helsingør kunne være på plads inden for 1 måned?«

Svar (14/12 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Mine embedsmænd har over for Konkurrencedirektoratet skitseret den overordnede tidsmæssige ramme for en mulig projektbehandling, således som den så ud på det tidspunkt, hvor mødet fandt sted den 25. september 1995. Således blev det skønnet, at et nyt leje eventuelt kunne være klar efter ca. 7 måneder – dvs. i april/maj 1996.

Denne vurdering var med udgangspunkt i det den gang foreliggende projekt. Der blev dog fra Trafikministeriets embedsmænds side præciseret, at sædvanlig høringsprocedure skulle overholdes, hvilket Konkurrencedirektoratet ved direktør Temple Lang var enig i.

Der er således på intet tidspunkt lovet Konkurrencedirektoratets embedsmænd, at alle relevante godkendelser kun ville tage en måned.

Spm. nr. S 689

Til trafikministeren (6/12 95) af:

Stefan G. Rasmussen (KF):

»Hvorfor har Kommissionen ikke modtaget et detaljeret projekt om et nyt færgeleje i Helsingør inden den lovede dato, den 1. november 1995?«