

**Svar (30/1 97)****Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg kan oplyse, at Erhvervsministeriets konkurrencesekretariat er i gang med en konkret vurdering af om DSB Rederi A/S' (ScandLines) ordre på bygning af to færges til Fanø-Esbjerg-overfarten falder ind under EU's regler om udbud, herunder indkøbsdirektiv 93/36/EØF. Jeg vender tilbage, når Konkurrencerådet har truffet en afgørelse.

**Spm. nr. S 1090**

Til trafikministeren (16/1 97) af:

**Kent Kirk (KF):**

»Finder ministeren, at DSB-rederiet ScandLines har opført sig forretningsmæssigt korrekt, når det værft, der senere fik ordren på bygning af færges til Fanø-Esbjerg-overfarten, har fået mulighed for at lave udbudsmateriale, mens de øvrige indbudte værfter har fået en overordentlig kort frist til afgivelse af tilbud?«

**Svar (30/1 97)****Trafikministeren (Bjørn Westh):**

DSB Rederi A/S (ScandLines) har oplyst følgende vedrørende udbuddet af nye færges til Fanø-Esbjerg-overfarten:

Som et led i Fanø-Esbjerg-overfartens fornyelse, har DSB Rederi A/S's (ScandLines) bestyrelse besluttet, at overfartens færges, der er 30 år gamle, skal udskiftes med ny tonnage. I december 1996 havde rederiet derfor et vejledende møde med Fanø Færgeriudvalg, hvor et flertal hilste beslutningen om nye færges velkommen.

Rederiet har mod betaling aftalt med tegnestuen på Svendborg Værft, at denne lavede et forprojekt. Rederiet har ikke egne tegnestuer, og det er derfor normal praksis for et rederi enten at anvende en konsulent eller en ledig værftstegnestue til forprojektering.

Rederiets endelige udarbejdede projekt blev den 3. december 1996 udsendt til syv danske værfter med en svarfrist til den 20. december. Dette er ikke en »overordentlig kort frist til afgivelse af tilbud« på en færgetype af omhandlede størrelse, men en normal tidsfrist for et så lille projekt. Det kan oplyses, at tidsfristen for tilbud

i forbindelse med de langt mere komplicerede færges til Rødby-Puttgarden overfarten var af samme størrelsesorden.

Rederiet modtog fire brugbare tilbud med Svendborg Værft som det billigste, hvorfor rederiet valgte tilbuddet fra Svendborg Værft.

På baggrund af denne fremstilling finder jeg, at DSB Rederi A/S har opført sig forretningsmæssigt korrekt.

**Spm. nr. S 1095**

Til justitsministeren (16/1 97) af:

**Kent Kirk (KF):**

»Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med EU-rettens proportionalitetsprincip, at der på baggrund af ganske få konkrete tilfælde af overtrædelse af reglerne om farvandsrapporteringer og en i øvrigt ikke nærmere defineret mistanke indføres en så vidtgående foranstaltning som satellitovervågning af danske industrifiske fartøjer?«

**Begrundelse**

Ministeren har i et svar på spørgsmål nr. S 843 af 20. december 1996 oplyst, at der alene er konstateret »ganske få konkrete tilfælde« med fejlagtige farvandsrapporteringer. Samtidig oplyser ministeren, at der allerede i 1995 på baggrund af en i øvrigt ikke nærmere defineret mistanke blev indført en øget rapporteringspligt. På baggrund af Justitsministeriets svar på spørgsmål nr. 40 af 3. december 1996 (Europaudvalget, alm. del – bilag 349), hvori ministeriet anfører, at der skal reguleres med de mindst indgribende midler, ønskes ministerens vurdering.

**Svar (29/1 97)****Justitsministeren (Frank Jensen):**

Som anført i det notat, der blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 3. december 1996 til besvarelse af udvalgets spørgsmål 40 (Alm. del – bilag 250), er det i Kommissionens begrundelse for forslaget blandt andet anført, at pilotforsøg har vist, at anvendelse af satellitovervågning til overvågning af fiskerfartøjers positioner er yderst effektiv ud fra et kontrol-