

Lovforslag nr. L 216. Fremsat den 28. februar 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg

§ 1. Med det formål at skabe mulighed for konkurrerende færgefart kan trafikministeren bringe ScandLines A/S' ret til at benytte færgeleje 1 og dele af opmarcharealet i Helsingør Havn til ophør.

Stk. 2. Staten erstatter ScandLines A/S det tab, der følger af, at retten, jf. stk. 1, bringes til ophør.

Stk. 3. Trafikministeren bemyndiges til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på denne færgefart, herunder

1) foretage ændringer af færgeleje 1, opmarch-, til- og frakørselsforhold i færgeter-

terminalen og vejvisning samt etablere til- og frakørsel til Færgevej,

- 2) tillade, at det nye rederi etablerer nye og ændrer eksisterende bygnings-, landgangs- og tilslutningsanlæg i havnen og færgeterminalen, og
- 3) erhverve, om fornødent ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

§ 2. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Helsingør Havn består af Helsingør Statshavn og DSB's havneanlæg, der omfatter færgeleje 1, 2 og 3 samt opmarcharealer, (fællesterminalen).

Ved lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af fællesterminalen i Helsingør blev trafikministeren bemyndiget til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på etablering af fællesterminalen.

Overførsel af trafik mellem Helsingør og Helsingborg udføres i dag af det dansk-svenske selskab ScandLines A/S og Sundbusserne A/S. ScandLines A/S ejes ligeligt af DSB Rederi A/S og SweFerry AB, der ejes af de svenske jernbaner.

Sundbusserne overfører alene passagerer, medens ScandLines A/S overfører lastbiler, busser, personbiler, cykler, passagerer og persontogvogne, idet godstogvogne overføres via DanLink-ruten mellem Helsingborg og Københavns frihavn. Med et årligt overførselstal på ca. 1,5 mio. personbiler, 300.000 lastbiler, 50.000 busser, 17.000 persontogvogne og 12 mio. passagerer – heraf ca. 2 mio. med Sundbusserne – er der tale om en af Europas største færgeoverfarter.

Færgetrafikken med overførsel af jernbanevogne og biler mellem Helsingør og Helsingborg blev tidligere varetaget af to selvstændige rederier, De Danske Statsbaner/Statens Järnvägar (DSB/SJ) og Scandinavian Ferry Lines AB (SFL), der ejes af SJ. Besejling af overfarten skete med hver sin flåde fra egne terminalanlæg placeret inden for eller i tilknytning til statshavnen i Helsingør.

På svensk side blev der – bl.a. i forbindelse med forlægningen af godstogsoverførsel fra Helsingør-Helsingborg overfarten til den ved lov nr. 189 af 9. april 1986 oprettede DanLink-rute mellem Helsingborg og Københavns frihavn – udarbejdet en løsning af Helsingborgs mangeårige problemer omkring banegårds- og havneforholdene. Et væsentligt punkt heri var ønsket om etablering af en fællesterminal til betjening af trafikken med DSB's og SFL's færger. Muligheden for samtidig etablering af en fællesterminal til betjening af de to færgeoverfarter i Helsingør

blev derefter taget op til drøftelse mellem parterne, der den 21. september 1988 underskrev en hensigtserklæring om fælles drift af Helsingør-Helsingborg overfarten. Hensigtserklæringen tog sigte på, at DSB og SFL etablerede et fælles driftsselskab for overfarten. Fra DSB's side var det en betingelse for at bygge fællesterminalen i Helsingør, at der samtidig blev etableret et egentligt rederisamarbejde mellem DSB og den SJ ejede SFL-overfart. Hensigtserklæringen forudsatte, at SJ trak sig ud af samarbejdet med DSB, hvorved der ville opnås en lige dansk/svensk fordeling af interesserne i den fælles DSB/SFL overfart.

På baggrund af projektets overordnede betydning blev det besluttet at fremsætte forslag til anlægslov i enkeltheder om projektet, der skulle gennemføres efter følgende hovedprincipper:

- DSB's eksisterende leje 1 i statshavnen skulle ombygges til betjening af to SFL-færger, og SFL's to lejer ved Nordre Mole nedlægges.
- Der skulle etableres to nye færgelejer omkring en fælles midterpier placeret ud for havnens Søndre Mole. På pierens inderside skulle etableres et kombineret jernbane- og bilfærgeleje til betjening af to nye kombifærger, og på ydersiden skulle etableres et link-span leje til betjening af de to »Prinsessefærger« uden ydre dækkende værker.
- Ved udflytning af kystindfatningen langs opmarchpladsen skulle denne udbygges, således at området på tilfredsstillende måde kunne betjene DSB's og SFL's samlede overførselstrafik.
- Lovforslaget, der blev fremsat den 17. januar 1990, indeholdt videre en redegørelse for de bygningsmæssige elementer.

Ved lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af fællesterminalen i Helsingør blev trafikministeren som anført bemyndiget til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på etablering af fællesterminalen.

Bevillingerne til udbygning af færgeterminalen i Helsingør og til anskaffelse af den danske nye kombinerede jernbane- og bilfærge til Helsingør-Helsingborg overfarten blev tiltrådt af Folketingets Finansudvalg ved aktstykke nr. 123 af 29. januar 1990.

F. t. 1. vedr. færgefart mellem Helsingør og Helsingborg

Ved aktstykke nr. 270 af 1. juni 1990 gav Folketingets Finansudvalg endvidere tilslutning til, at DSB sammen med Scandinavian Ferry Lines AB (SFL), ejet af SJ, etablerede et ligeligt ejet dansk aktieselskab SFL-DSB A/S, der forestår drift og markedsføring af den fælles overfart. Dette selskab har i dag navnet ScandLines A/S.

Der er indgået følgende aftaler vedrørende færgeoverfarten:

- Rammeaftale af 29. marts 1990 om samarbejdet mellem DSB og Statens Jernvågar om færgedrift mellem Helsingborg og Helsingør, der bl.a. indeholder forpligtelser vedrørende overførsel af persontogvogne og betalinger for persontogtrafikken. Samarbejdet forudsættes i rammeaftalen at ske gennem Statens Jernvågars datterselskab Scandinavian Ferry Lines (SFL) – senere SweFerry.
- Aftale af 29. marts 1990 mellem DSB og SFL om fælles færgetrafik mellem Helsingborg og Helsingør, som bl.a. indeholder forpligtelser vedrørende tilvejebringelsen af færger, mulig indsættelse af nye færger, terminalservice m.v. Aftalen er uopsigelig indtil 1. januar 1997, hvorefter aftalen kan opsiges med 12 måneders varsel til udgangen af et kalenderår. Det betyder, at samarbejdet efter Trafikministeriets opfattelse tidligst kan bringes til ophør den 1. januar 1998.
- Overenskomst af 17. december 1992 mellem ScandLines A/S og DSB om benyttelsen af DSB's land- og havneanlæg i Helsingør. Lejemålet er for begge parter vedkommende uopsigelig indtil den 1. november 1997 og kan tidligst bringes til ophør pr. nævnte dato. Overenskomsten kan efter 1. november 1997 af en af parterne opsiges skriftligt med 12 måneders varsel til udløbet af et kalenderår.

ScandLines-samarbejdet blev anmeldt til Europa-Kommissionen, hvilket resulterede i Kommissionens godkendelse den 15. maj 1992. ScandLines-samarbejdet har således opnået fritagelse fra Traktatens artikel 85, stk. 1, der omfatter forbud mod konkurrencebegrænsende vedtagelser. I godkendelsen understregede Kommissionen, at den ønskede at følge prisudviklingen og markedet i godkendelsesperioden 1992-1998. I den anledning har ScandLines årligt indsendt oplysninger til Kommissionen om bl.a. prisudviklingen, senest i oktober 1995. Kommissionen har ikke haft bemærkninger hertil. Det bemærkes, at godkendelsen ikke omhandler disponering af havnefaciliteterne i Helsingør og Helsingborg.

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 aktieka-

pital ved stiftelsen på 400 mio. kr., der er tilvejebragt ved indskydelse af DSB's rederivirksomhed, herunder indskydelse af DSB's aktier i ScandLines A/S. Det anføres i bemærkningerne til loven, at der forudsættes indbetalt et stiftertilgodehavende på 1.200 mio. kr. fra DSB Rederi A/S til DSB senest den 31. december 1995. Af aktestykke nr. 76 af 21. november 1995 fremgår det imidlertid, at den verserende usikkerhed om den fremtidige indtjening for ScandLines A/S ifølge Rederiets bestyrelse har haft den konsekvens, at det vil være kommercielt uhensigtsmæssigt for Rederiet at forcere en låneoptagelse på 1.200 mio. kr. med henblik på indbetaling i 1995.

Efter loven overtager DSB Rederi A/S driften af den færgefart, der udføres af DSB's rederivirksomhed, ligesom selskabet indtræder i samtlige DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende denne virksomhed. DSB Rederi A/S er således indtrådt i aftalen af 29. marts 1990, medens overenskomsten af 17. december 1992 efter sit indhold må antages at have både DSB og DSB Rederi A/S som parter.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at fortsat drift af DSB's nuværende overfarter, herunder ruten, der forestås af ScandLines A/S, er kernen i det nye selskabs virke.

Det fremgår videre, at selskabet i de af DSB ejede havne, herunder fællesterminalen i Helsingør, forudsættes generelt at overtage de særlige havneinstallationer, der er relateret til færgerne, d.v.s. færgeklapper, forsyningsstårne m.v. Endvidere forudsættes selskabet at overtage de terminalbygninger m.v. med naturligt tilhørende arealer, der anvendes i forbindelse med rederivirksomheden, og som er matrikulerede eller vil kunne matrikuleres. Selskabet overtager derimod ikke selve havneanlæggene, herunder færgelejer og opmarcharealer, der forbliver DSB's ejendom. Der opnås herved en ordning, der principielt svarer til ordningen i statshavnene.

Med henblik på benyttelse af DSB's leje 1 i Helsingør Statshavn er DSB Rederi A/S indtrådt i overenskomsten indgået mellem DSB og Trafikministeriet (ved Statshavnsadministrationen, Frederikshavn) om betaling for benyttelse af Helsingør Statshavn, hvorefter der betales en afløsningsafgift for benyttelsen af statshavnen.

Sundbusserne A/S, der ejes af det norske rederi Moltzau, har i årtier drevet passagerfærgetrafik mellem Helsingør og Helsingborg. Selskabets skibe havde oprindelig anløbsplads på det yderste stykke af statshavnens Søndre Mole.

Efter vedtagelsen af loven af 1990 om etableringen af fællesterminalen, som bl.a. havde den konsekvens, at DSB's hidtidige færgeleje 2 og 3 i statshavnen ud for stationsforpladsen ikke længere skulle

benyttes, fik Sundbusserne opfyldt et ønske om en anløbsplads med tilhørende terminalbygning længe inde i havnen. Denne anløbsplads er midlertidig, indtil en permanent løsning ved DSB's leje 1 er mulig, når SFL's færger ad åre ikke længere benytter dette leje. Der er indgået kontrakt mellem Trafikministeriet (ved Statshavnsadministrationen, Frederikshavn) og Sundbusserne, hvorefter sidstnævntes lejemål fra statshavnsadministrationens side kan opgives til ophør på det tidspunkt, hvor SFL's færger ophører med brugen af færgeleje 1, dog tidligst den 1. november 2005.

ScandLines A/S' afgivelse af DSB's leje 1 vil efter Trafikministeriets opfattelse kunne ske, uden at Sundbusserne A/S har krav på plads i dette leje på afgivelsestidspunktet, medens Sundbusserne må antages at have en ret til lejet fra 1. november 2005, men i så fald alene med henblik på at drive passagerfærgedrift.

De eksisterende forhold i fællesterminalen fremgår af bilag 1.

Inden for de senere år har et antal rederier søgt om at få adgang til Helsingør Havn for at etablere konkurrerende færgefart. Alle ansøgninger er blevet afslået under henvisning til manglende plads. En af ansøgerne, rederiet Mercandia, klagede i foråret 1992 til Europa-Kommissionen, der i september 1994 tilkendegav, at den umiddelbart fandt, at afslaget kunne være i strid med EF-traktatens konkurrenceregler (artikel 90, jf. artikel 86).

Konkurrencerådet havde i maj 1993 givet udtryk for en tilsvarende opfattelse. Konkurrencerådet har dog under senere drøftelse af sagen i august 1995 tilkendegivet, at det afgørende var at få etableret et effektivt konkurrencedygtigt alternativ til det nuværende monopol på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår. Om dette skete fra eksisterende udnyttede lejer, ved deling af eksisterende udnyttede lejer mellem konkurrerende rederier eller ved etablering af nye lejer var for så vidt ikke et konkurrenceretligt anliggende. Når Konkurrencerådet hidtil har anbefalet åbning af eksisterende lejer for et alternativt rederi og set bort fra de to øvrige muligheder, skyldes det, at Konkurrencerådet efter det af Trafikministeriet oplyste, ikke tidligere havde anset disse for mulige.

Kommissionens opfattelse grunder sig på, at den anser det forhold, at staten – som ejer af de dele af havnefaciliteterne i Helsingør Havn, der egner sig til færgetransport af køretøjer – udelukkende udlejer disse til ScandLines A/S, for misbrug af en dominerende stilling, der er uforenelig med fællesmarkedet efter EF-traktatens artikel 86, og dermed forbudt i den udstrækning, samhandelen mellem medlemssta-

terne herved kan påvirkes. Påvirkningen skal ses på baggrund af færgefartens geografiske beliggenhed og størrelse.

Kommissionen er ikke på nuværende tidspunkt fremkommet med en formel skrivelse eller en beslutning efter EF-traktatens artikel 90, stk. 3. Det bemærkes, at der har været en række bilaterale kontakter mellem Trafikministeriet og Europa-Kommissionen.

Europa-Kommissionen har vedvarende peget på en løsning, hvor der gives et nyt rederi adgang til et af de eksisterende færgelejer, der benyttes af ScandLines A/S, og har i begyndelsen af februar 1996 givet udtryk for, at en placering ved Nordre Mole også kunne være en mulighed.

Det blev herefter besluttet, at der med henblik på at skabe reel konkurrence på overfarten skulle foretages en vurdering af placeringsmulighederne for et nyt rederi ved benyttelse af havnefaciliteterne i Helsingør, idet der i disse vurderinger skulle indgå juridiske, plan-, trafik- og miljø- og besejlingsmæssige samt økonomiske forhold.

De placeringsmuligheder, som skulle undersøges, var følgende:

- DSB leje 1.
- DSB leje 3.
- Nordre Mole-leje indtil færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen, hvorefter færgerne flyttes til et af de eksisterende lejer i DSB terminalen.
- Nyt leje mellem stationen og DSB leje.

En arbejdsgruppe under Trafikministeriet har foretaget disse vurderinger, der er sammenfattet i en rapport af 19. februar 1996 »Konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg«. Rapporten blev den 22. februar 1996 oversendt til Folketingets Trafikudvalg.

Det fremgår af rapporten, at der er forskellige ulemper forbundet med alle fire alternativer, og at etablering af en konkurrerende overfart, der skal benytte lejer i statshavnen eller lejer, der benyttes af ScandLines A/S, ikke vil være i overensstemmelse med de forudsætninger, der har ligget til grund for tidligere lovgivning. Derfor kræver afgivelse af leje 1 vedtagelse af en lov herom i Folketinget.

2. Lovforslagets indhold.

Regeringen har ud fra en samlet vurdering fundet, at ønsket om at skabe reel konkurrence på overfarten under de givne forudsætninger bedst opnås ved, at et konkurrerende rederi får adgang til DSB's færgeleje 1 og dele af opmarcharealet i fællesterminalen.

Leje 1 er det af de eksisterende lejer, der bedst lever op til hovedkravet om, at der skal sikres reel

konkurrence bl.a. som følge af, at benyttelsen heraf kan ske med mindst mulig behov for besejlings- og trafikafviklingsmæssig koordination med ScandLines A/S' færgefart fra leje 2 og 3.

Før et nyt rederi kan starte færgefart fra DSB's leje 1 og benytte opmarcharealer m.v., skal der træffes en række foranstaltninger, og efter lovforslaget gives der trafikministeren bemyndigelse til at bringe ScandLines A/S' ret til benyttelse af leje 1 m.v. til ophør, at foretage ombygning af færgelejet, opmarcharealer m.v., at tillade, at en ny operatør får muligheden for at udføre nye anlægsarbejder og foretage ændringer i eksisterende anlæg. Endvidere bemyndiges trafikministeren til helt eller delvist at ekspropriere den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

Det bemærkes, at det nye rederi skal forhandle med havnemyndighederne i Helsingborg med henblik på at opnå de fornødne tilladelser. Mulighederne for besejling af Helsingborg Havn er ikke undersøgt, men det er fra denne havn tilkendegivet, at der vil være plads til et nyt færgerederi.

3. Nyt rederis adgang til færgeleje 1.

DSB's færgeleje 1, hvis beliggenhed fremgår af bilag 1, besejles i dag af ScandLines A/S med det svenske selskab SweFerry's to ca. 75 m lange og 18 m brede bilfærger.

Indsættelse af væsentlige større færger end de nuværende vil stille større krav til færgernes manøvreegenskaber af hensyn til besejlingsforholdene i havnen.

Det vurderes dog muligt med visse begrænsninger at besejle færgelejet med samme høje regularitet som i dag med op til 120 m lange færger, udstyret med moderne manøvregej, f.eks. shuttle-færger med 2 uafhængige vendbare propeller i hver ende. (Tycho Brahe er til sammenligning 111 m lang).

Ved indsættelse af det nye rederis færger i leje 1 vil trafikintensiteten ikke ændres i forhold til i dag, idet ScandLines A/S' besejling bringes til ophør, hvorfor der ikke vil være behov for koordinering af sejlplaner af besejlingsmæssige årsager.

Omfanget af tilpasninger af færgelejet afhænger i væsentlig grad af den aktuelle færgetype, der skal indsættes på overfarten.

Afhængigt af færgens længde, bredde, fribord, placement m.v. vil en række ændringer af lejet kunne blive aktuelle, herunder udvidelse af den inderste del af lejet ved nedbrydning af en kort pier modsat anlægssiden, forhøjelse af sidefendere, etablering af ny duc d'albe (d.v.s. en pælekonstruktion, som færgen lægger op til) yderst i lejet og mod Sundbusser-

nes leje, samt nyt arrangement for en ydre fortøjning.

Rampen til færgernes hoveddæk skal tilpasses færgen, og det kan eventuelt blive nødvendigt at udvide/flytte klappen, ligesom der for færger med to dæk uden indvendig rampe i færgen skal etableres en personbilrampe til øvre dæk. Denne udvendige rampe kan etableres enten vest for rampen til hoveddækket eller centralt over denne.

Den eksisterende gangbro på Søndre Mole tilhører DSB Rederi A/S, hvorfor aftale om benyttelse heraf må indgås mellem selskaberne. Broen vil være den naturlige forbindelse for gående landgangspassagerer til og fra den nye færges passagerdæk. Der kan - afhængigt af hvilken færgetype, det nye rederi vil indsætte og placering af færgens portåbning - blive tale om justeringer ved landgangsbroen i tilfælde af højdeforskelle mellem niveauer for gangbro- og passagerdæk. Dette kan medføre, at den yderste ende af passagerlandgangsbroen skal forhøjes med op til 3-4 m.

I land kan passagerer benytte de eksisterende adgange ved stationen. Det nye rederi må i overensstemmelse med sædvanlig praksis selv etablere eller leje billetkontor samt foretage kontrol på gangbroen, idet der må træffes nærmere aftale om placeringen heraf.

ScandLines A/S og det nye rederi bør have adskilte til- og frakørselsveje til eget opmarchareal og egne færger, hvilket mest muligt reducerer behovet for koordinering mellem de to rederier.

Det vil derfor være en forudsætning for detailprojekteringen, der vil blive baseret på den principielle udformning af arealerne m.v., som fremgår af bilag 2, at der i videst muligt omfang opnås en sådan adskillelse.

Et nyt konkurrerende rederi skal derfor have egen separat indkørsel fra Færgevej og ikke dele indkørsel og billetteringsboks med ScandLines A/S. Fra Færgevej opnås adgang til et separat opmarchareal (bane 1-3) med plads til 108 personbilenheder, som ligger vest for vejen for frakørsel fra færgerne.

Dette areal, der inddrages til udelukkende at betjene leje 1, er ikke tilstrækkelig stort til at kunne betjene et nyt konkurrerende rederis færger. Det kan derfor udvides mod syd ved inddragelse af hele eller dele af lastbilarealet nord for det nuværende billetteringsområde. Antallet af opmarchbaner kan endvidere eventuelt forøges fra 3 til 4 ved inddragelse af en del af den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

Herved vil der kunne skaffes opmarchplads til i alt ca. 220 personbilenheder.

Afvikling af biltrafik til og fra færgen kan principielt foregå som i dag. Det er ikke givet, at en færges øvre dæk og nedre dæk kan betjenes samtidigt, idet der kun er én vejbane under gangbroen til Søndre Mole. Den kan muligvis ombygges til to smalle baner, men ved indsættelse af større færger end i dag, må der forventes længere tid til losning og lastning, og derfor længere liggetid i havnen.

Trafikalt set er det uacceptabelt at lede trafik direkte ind på Færgevej i kurven ved Stationspladsen fra en færge i leje 1. Der er ikke plads foran færgen til en kø af biler, som skal vente på at komme ind på Færgevej. Fra foden af rampen fra øvre dæk til vejen vil der være ca. 20 m, fra klappen ca. 30 m. Da Færgevej kun har ét spor i hver retning, kan der kun ledes trafik ud fra færgen i ét spor ad gangen, og afviklingen vil give forsinkelser (kødannelse) både for den almindelige trafik på Færgevej og for trafik fra færgen. Der må forventes en urimelig lang lossetid med kø af biler på rampe og klap. Det er ligeledes uacceptabelt at lede trafik fra leje 1 ad den hidtidige frakørselsvej gennem terminalen, idet bilerne fra leje 1 derved skal krydse trafikken fra leje 2 og 3. En koordinering af det nye rederis sejlplaner med ScandLines A/S' sejlplaner (dvs. losseprocedurer) vil være nødvendig, men i så fald vil der ikke være etableret en reel konkurrencesituation.

Såfremt der – bortset fra hensynet til togtrafikken fra leje 2 – skal være mulighed for ukoordineret sejlads på det nye rederis leje 1 og leje 2 og 3, må det overvejes at etablere en særskilt frakørselsvej fra leje 1 parallelt med Færgevej, således som skitseret på bilag 2.

Foretagne undersøgelser indikerer, at det herved – uanset den færgetype og størrelse, der vil blive indsat på leje 1 – vil være nødvendigt at inddrage yderligere en del af den kommunale parkeringsplads mellem Færgevej og den fremtidige opmarchplads fra leje 1.

Person- og lastbiler, der skal udtages til politi- og toldkontrol, må i givet fald ledes via en med et bom anlæg forsynet separat udkørsel ad den hidtidige frakørselsvej for leje 2 og 3 til politi- og toldkontorbygningen ved DSB Rederi A/S' (ScandLines A/S') billetteringsbokse, jf. bilag. Der må indgås aftale om betaling for benyttelse af politi- og toldkontrollfaciliteterne mellem det nye rederi og DSB Rederi A/S (ScandLines A/S).

Det understreges, at der i ovennævnte alene er angivet rammerne for en projektførelse, idet den endelige udformning i overensstemmelse med sædvanlig praksis sker ved detailprojekteringen.

Det vil i øvrigt blive overvejet, om leje 1 med tilhørende opmarchareal skal afhændes til statshavnen

under hensyn til, at lejet ligger inden for statshavnens grænse, og at det vil være administrativt mest enkelt, at et nyt rederi har relationer til kun en ejer, nemlig statshavnen. Hertil kommer eventuelle overvejelser om statshavnens fremtid i øvrigt. Sammenhængende hermed vil det endvidere blive overvejet at afhænde DSB's færgeleje 2 og 3 med tilhørende opmarchareal til DSB Rederi A/S.

4. Udpegning af det nye konkurrerende rederi.

Beslutningen om at åbne for konkurrence på Helsingør-Helsingborg overfarten nødvendiggør en stillingtagen til, hvorledes valget af det konkurrerende rederi kan og bør ske. Dette skal ske i lyset af, at der er indgivet en klage til Europa-Kommissionen vedrørende Trafikministeriets afslag på en ansøgning om at få adgang til Helsingør Havn samt det forhold, at Trafikministeriet gennem årene og også i de seneste måneder har modtaget henvendelser om adgang til havnen, herunder også til fællesterminalen, fra en række personer og rederier.

Der er ikke bestemmelser i EU-retten, der forpligter staten til at udbyde retten til at benytte et eksisterende færgeleje i offentligt udbud.

Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at det ikke er muligt at anvende principperne i EU-rettens udbudsregler også uden for anvendelsesområdet herfor, navnlig når der findes behov for at skabe en åben og gennemsigtig procedure for tildelingen af en rettighed, idet tildelingskriterierne skal være objektive, gennemsigtige, saglige og ikke-diskriminerende.

Det er regeringens opfattelse, at valget af rederi bør ske efter udbud, idet dette er i overensstemmelse med de konkurrenceretlige principper og samtidigt tilgodeser ønsket om at skabe reel konkurrence.

Der vil derfor af Trafikministeriet blive afholdt offentligt udbud baseret på objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier blandt alle interesserede rederier om adgangen til færgeleje 1, idet der vælges det mest fordelagtige tilbud i forhold til ønsket om at skabe reel konkurrence. Som eksempler på kriterier i forbindelse med udbuddet kan nævnes rederierfaring, økonomisk soliditet og miljørigtighed, hvorved bemærkes, at Europa-Kommissionen på forhånd vil blive underrettet om udvælgelseskriterierne. Det nye rederi skal – indtil en eventuel overdragelse af leje 1 med tilhørende opmarchareal – betale afgifter for brug af leje 1 efter samme principper, som der hidtil har været betalt efter. Derfor vil størrelsen af vederlaget for benyttelsen ikke indgå som et udvælgelseskriterium ved udbuddet.

Dette udbud gælder kun frem til oktober 2005.

Det bemærkes, at ScandLines A/S og dets ejere ikke vil kunne udpeges.

Til at bistå Trafikministeriet med udarbejdelsen af udbudsmaterialet og udpegningen af rederi vil der blive sammensat et panel af uafhængige, uvildige og sagkyndige eksperter. Panelet vil blive etableret umiddelbart efter lovforslagets fremsættelse, således at arbejdet med udpegning af nyt rederi fremskyndes med henblik på, at det nye rederi kan påbegynde sejladsen snarest muligt efter lovforslagets vedtagelse.

5. Miljømæssige konsekvenser.

Afsnit 5 i rapporten »Konkurrerende færgefart Helsingør-Helsingborg« indeholder en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser af, at et nyt rederi påbegynder sejlads på overfarten.

I forbindelse med loven om udbygning af færgeterminalen i Helsingør blev foretaget miljøundersøgelser bl.a. på grundlag af en trafikprognose, idet disse miljøundersøgelser er sammenfattet i rapporten »Helsingør fællesterminal – miljøundersøgelser, december 1989«. Der var dengang forventet en trafikvækst på overfarten på ca. 28 pct. for perioden fra 1988 til år 2000 og en vækst på ca. 18 pct. fra 1988 til 1995. Dette indgik i grundlaget for miljøundersøgelserne.

Det har efterfølgende vist sig, at trafikvæksten i perioden 1988 til 1995 kun udgjorde ca. 3 pct., hvilket bl.a. skyldes konjunkturerne i Sverige. I de aller-seneste år er trafikken på overfarten igen vokset kraftigt.

Det fremgår af Transportrådets rapport af december 1995 til Folketingets Trafikudvalg om færgedrift fra Helsingør Havn, at det ud fra tidligere vurderinger og ud fra den seneste trafikudvikling ikke forekommer urimeligt at antage, at trafikken kan være steget med 20-25 pct., inden Øresundsforbindelsen åbner, idet stigningen bl.a. vil være afhængig af, om der vil ske prisfald, når konkurrerende rute etableres.

Selv en trafikvækst på 20-25 pct. fra i dag og frem til åbningen af Øresundsforbindelsen vil imidlertid ikke overstige den tidligere forventede vækst på ca. 28 pct. fra 1988 til år 2000. Miljøkonsekvenserne ved placering af et nyt rederi i DSB's leje 1 vil derfor selv ikke med en trafikstigning på 25 pct. overstige, hvad der blev vurderet ved miljøundersøgelsen for fællesterminalen, herunder vedrørende støjniveauet og vibrationer på tilkørselsvejene. Det medfører, at for den mest støjbelastede tilkørselsvej til havnen, Flynderborgvej, vurderes støjen således i perioden frem til år 2000 maksimalt at kunne stige til 68 dB(A).

Ved placering af et nyt rederis færger i leje 1 kan der imidlertid blive tale om en større støj- og vibrationsbelastning fra køretøjer, såfremt der skal køre biler ombord på færgens øverste dæk i leje 1, men

konsekvenserne heraf vil være begrænsede. Det samme vil være tilfældet i forbindelse med den øgede trafik på Færgevej som følge af til- og frakørsel til det nye rederi.

Støj og vibrationer fra et nyt rederis færger i færgelejet vil ligeledes kunne indebære forværringer i forhold til i dag, såfremt de nye færger er mere støjende end de nuværende færger.

En øget biltrafik vil give øgede emissioner fra biler, lastbiler og busser i og omkring de mest belastede tilkørselsveje til færgeterminalen. Det blev i miljøundersøgelserne fra 1989 vurderet, at koncentrationerne for såvel kulmonoxid som kvælstofoxid var relativt lave. Det blev vurderet, at ændringerne som følge af etableringen af fællesterminalen ville blive helt marginale.

Det vurderes derfor på baggrund af førnævnte trafikale grundlag, miljøundersøgelserne fra 1989 samt de seneste års fornyelse af bilparken, at en placering af et nyt rederi i færgeleje 1 ikke vil have nævneværdig betydning for luftkvaliteten i området som følge af biltrafikken.

Derimod kan der blive tale om en forringelse af luftkvaliteten afhængigt af, hvilken færge- og motor-type samt brændstof, der vil blive anvendt af det nye rederi, samt af omfanget af den samlede færgetrafik.

Biltrafikken kan virke som en barriere for fodgængere og cyklister, og en sådan barriereeffekt eksisterer i dag på Flynderborgvej. Denne barriereeffekt vil forøges ved stigende trafik. Da trafikken ikke forventes at ville stige mere end forudsat ved miljørapporten fra 1989, vil der imidlertid ikke være tale om en forværring af forholdene i forhold til den ved 1990-loven foretagne vurdering.

Strømforholdene, og derved havmiljøet, uden for havnen vil ikke blive påvirket. I havnen kan ikke påregnes nogen sedimentspredning ved drift af færgerne, idet lejerne allerede er, eller ved indsættelse af større færger end de nuværende, vil blive forsynet med en tilstrækkelig god bundsikring, således at lokal erosion og dermed sedimentspredning undgås.

Der vil heller ikke opstå sedimentspredning ved det nye rederis etablering, såfremt dette ikke medfører behov for ændringer af kajkonstruktioner, medens der kan opstå mindre sedimentspredning ved ændringer heraf.

Færgelejet er eller vil, som ovenfor anført, blive forsynet med en tilstrækkelig god bundsikring, som kan modvirke lokal erosion. Miljøkonsekvenserne af skruevandet vil dermed alene hidrøre fra den kraftige turbulente strøm, som skrueerne forårsager. Der foreligger ikke specielle undersøgelser af disse forhold, som i øvrigt vil være af meget begrænset udstrækning. En positiv effekt af skruevandet er den

tvungne vandudskiftning i området nær færgelejerne.

Det nye rederis færgefart fra færgeleje 1 medfører, at de meget betydelige kulturhistoriske og fredningsmæssige interesser, der knytter sig til Kronborg, ikke vil blive påvirket. Til gengæld må påregnes visse forringelser i miljøet foran den fredede stationsbygning.

6. Økonomiske konsekvenser m.v.

6.1. Anlægsudgifter og afgifter m.v.

Omkostningerne til indretning af selve færgelejet til en ny færgeoperatør er stærkt afhængig af den færgetype, der indsættes, og af den motorkraft, færgerne er udstyret med. Endvidere er omkostningerne stærkt afhængige af, om de færger, der planlægges indsat, har indvendige ramper til et øvre bildæk eller der skal etableres udvendigt rampeanlæg.

Hvis der indsættes færger af nogenlunde samme type og størrelse som ScandLines A/S' nuværende færger, bliver de omkostninger, der efter sædvanlig praksis i statshavnene finansieres af færgerederier, næppe større end 1,5 mio. kr., excl. moms, fordelt med 0,5 mio. kr. til ændringer af klap til hoveddæk, 0,8 mio. kr. til ændringer ved passagerlandgang og 0,2 mio. kr. til diverse samt projektering og tilsyn.

Såfremt der skal etableres udvendigt rampeanlæg, vil en sandsynlig udgift for rederiet blive ca. 5,5 mio. kr. excl. moms.

De omkostninger, der efter sædvanlig praksis i statshavnene finansieres af havneejere, vil bl.a. omfatte affendring i selve færgelejet, vej- og pladsanlæg samt signalanlæg m.v., bundsikring og projektering og tilsyn.

Den sandsynlige udgift vil beløbe sig til ca. 8 mio. kr., excl. moms, såfremt der etableres en separat frakørselsvej for leje 1. Hertil kommer ca. 4 mio. kr. ved en eventuel forlægning mod syd af den eksisterende frakørselsvej for leje 2 og 3.

Skønmæssigt anslås herefter følgende sandsynlige udgifter i januar 1996 priser excl. moms.

Rederi:	Mio. kr.
Klap til hoveddæk	1,0
Rampe til øvre dæk	3,0
Passagerlandgang	0,8
Projektering og tilsyn	0,7
I alt	5,5

Havneejere (DSB):	Mio. kr.
Ændringer af landanlæg m.v. ved rampen ved hoveddækket	0,2
Affendring af leje	1,0
Vej- og pladsanlæg samt signalanlæg m.v.*	5,0
Diverse (bundsikring m.v.)	0,8
Projektering og tilsyn	1,0
I alt	8,0

* Incl. separat frakørselsvej for leje 1, men excl. forlægning af frakørselsvej for leje 2 og 3.

De her nævnte omkostninger for havneejeren forudsættes at blive afholdt inden for Trafikministeriets samlede rammer.

Hertil kommer udgifter til eventuel hel eller delvis ekspropriation af den kommunale parkeringsplads mellem Færgevej og opmarchpladsen for leje 1, som også forudsættes afholdt inden for Trafikministeriets rammer.

Ud over de ovenfor nævnte rederiomkostninger skal rederiet selv afholde omkostninger til billetteringsbokse og bygninger samt lejeomkostninger for benyttelsen af de anlæg, der tilhører DSB Rederi A/S.

Det bemærkes, at det nye rederi skal betale afgifter for brug af leje 1 efter samme principper, som ScandLines A/S (DSB Rederi A/S) hidtil har betalt til DSB og statshavnen for brug af dette leje.

6.2. Erstatnings spørgsmål.

Med forslaget foretages der et indgreb over for ScandLines A/S' ret til at benytte færgeleje 1 og dele af opmarcharealet.

Lovforslaget indebærer således, at ScandLines A/S' lejeret til dette færgeleje m.v. bringes til ophør uden iagttagelse af det varsel, der gælder efter lejekontrakten mellem DSB og ScandLines A/S. Dette ophør af lejeretten kan medføre en indskrænkning i ScandLines A/S' overførselskapacitet og dermed et tab i indtjeningen. Ved lovforslagets § 1, stk. 2, er det med henblik herpå fastsat, at staten erstatter det tab, ScandLines A/S påføres herved.

Bestemmelsen tager alene sigte på det tab, ScandLines A/S måtte lide indtil det tidspunkt, hvor lejekontrakterne efter deres indhold kunne opsiges.

Erstatningens størrelse vil bl.a. afhænge af, hvornår afståelsen skal ske. Der er i den forbindelse grund til at pege på, at ScandLines A/S er forpligtet til at søge sit tab ved indgrebet begrænset, f.eks. ved en ændret eller forøget anvendelse af de færgelejer, som selskabet beholder og ved en ombygning og/eller udskiftning af færger eller anden anvendelse heraf m.v.

ScandLines A/S har i en udtalelse til Trafikministeriet, der er optrykt som bilag C til rapporten, der også omfatter DSB Rederi A/S og Sweferry AB's synspunkter, oplyst, at en placering af et nyt rederi ved Nordre Mole ikke vil medføre noget erstatningskrav.

Da lovforslaget ikke ændrer ved ScandLines A/S' adgang til fortsat at besejle Helsingør-Helsingborg overfarten, opstår der ikke spørgsmål om erstatning for det eventuelle indtægtstab, som følger af den konkurrencesituation, der etableres ved, at en ny operatør får adgang til at besejle ruten.

Endvidere vil et indgreb i ScandLines A/S' kontraktsrettigheder til anvendelse af færgehavnen i Helsingør kunne medføre et eventuelt erstatningskrav i forholdet mellem ScandLines A/S og DSB Rederi A/S.

Regeringen vil være indstillet på at søge opnået en forligsmæssig ordning med ScandLines A/S og dets ejere, hvorved bemærkes, at færgeleje 1 i dag besejles af to færger med svensk besætning tilhørende Sweferry A/S.

Det fremgår videre, at der ved afgivelse af færgeleje 1 til et nyt rederi også opstår spørgsmål, om Sundbusserne A/S i henhold til aftalen med statshavnen har ret til placering i dette færgeleje. Det må efter Trafikministeriets opfattelse formodes, at der ved aftalen er skabt en ret, der er erstatningsretligt beskyttet, men at denne næppe vil kunne gøres gældende før 1. november 2005 og alene vedrørende passagerfærgedrift. Det bør i denne forbindelse tages i betragtning, at Sundbusserne vil kunne fortsætte den hidtidige færgefart fra den eksisterende anløbsplads. Det bemærkes, at spørgsmålet vil indgå i en samlet disponering af havnefaciliteterne i Helsingør efter ibrugtagningen af Øresundsforbindelsen.

6.3. Andre økonomiske og administrative konsekvenser.

Lovforslaget har ikke øvrige økonomiske og administrative konsekvenser bortset fra udgifter til konsulentbistand m.v. i størrelsesordenen 5 mio. kr. Disse udgifter bliver afholdt inden for Trafikministeriets samlede rammer.

Endelig skal der henvises til de i afsnit 3. omtalte overvejelser vedrørende ejerforholdene i fællesterminalen.

7. Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Lovforslaget har til formål at indføre reel konkurrence på overfarten Helsingør-Helsingborg, hvilket som anført ovenfor vil blive sikret ved, at der afholdes offentligt udbud blandt alle interesserede rederi-

er om adgangen til færgeleje 1. Konkurrencen vil være til gavn for trafikanterne, idet det må formodes, at der fremover bliver tale om lavere overfartspriser end de, der ville have været uden konkurrence.

8. Forholdet til EU-retten.

Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1.

9. Høring.

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Udenrigsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, DSB og Statshavnsadministrationen, Frederikshavn.

Lovforslaget er endvidere samtidig med fremsættelsen sendt til høring i Frederiksborg Amt og Helsingør Kommune.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at ScandLines A/S' ret til at benytte færgeleje 1 og dele af opmarcharealet m.v. kan bringes til ophør, og bestemmelsen i stk. 1 tager sigte herpå.

Da selskabet har en retsbeskyttet adgang til at benytte færgeleje 1 m.v., udløser ophøret af denne ret erstatning, jf. bestemmelsen i stk. 2. Erstatningen søges fastsat forligsmæssigt via forhandlinger mellem Trafikministeriet og ScandLines A/S og dets ejere.

Der skal videre træffes en række foranstaltninger, inden den nye færgefart kan etableres, og efter bestemmelsen i stk. 3 bemyndiges trafikministeren til at træffe alle nødvendige foranstaltninger, der kan iværksættes straks efter lovens ikrafttræden, herunder de i nr. 1-3 anførte, hvorom bemærkes følgende.

Nr. 1 og 2

Det er nødvendigt at foretage en række ændringer i den eksisterende infrastruktur, så denne tilpasses det nye rederi. Der vil således blive foretaget en effektiv adskillelse af de to rederier i færgeterminalen, ligesom der foretages ændring i til- og frakørsel til Færgevej, til- og frakørselsforhold i færgeterminalen, opmarcharealer, vejvisning (skiltning) og nødvendig lysregulering. De her nævnte ændringer forudsættes efter sædvanlig praksis at blive afholdt inden for Trafikministeriets samlede rammer. Trafikministeren bemyndiges ved bestemmelsen til at lade disse foranstaltninger iværksætte.

Trafikministeren bemyndiges endvidere til at tillade, at det nye rederi kan foretage nødvendige etable-

ring af nye og ændringer i bestående bygnings-, landgangs- og tilslutningsanlæg i havnen og færgeterminalen.

Er der tale om væsentlige ændringer, vil de forinden blive forhandlet med Miljø- og Energiministeriet med henblik på at afklare mulige konsekvenser for det omgivende miljø.

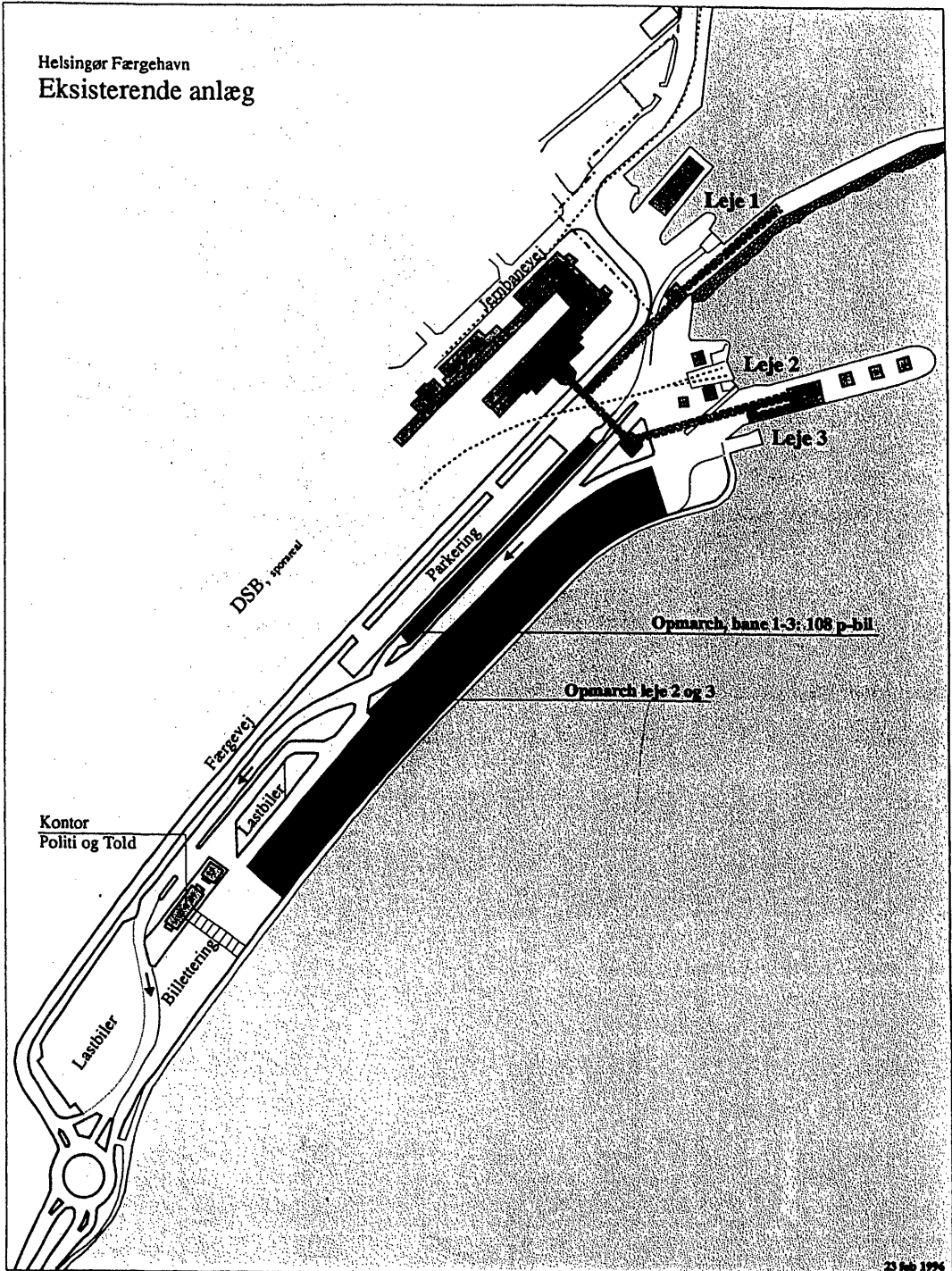
Det forudsættes, at DSB Rederi A/S og det nye rederi forhandler vedrørende det nye rederis eventuelle anvendelse af klap til vogndæk og om benyttelsen af passagerlandgangen m.v. og betalingen herfor, idet trafikministeren i givet fald kan træffe beslutning herom.

Nr. 3.

Det er nødvendigt at inddrage den kommunale parkeringsplads ved færgeterminalen helt eller delvist til brug for det nye rederi, og dette kan ske ved erhvervelse og om nødvendigt ved ekspropriation. Bestemmelsen udelukker ikke, at der i stedet opnås en brugsret til arealet.

Til § 2

Efter bestemmelsen i § 2 træder loven i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.



Bilag 2

