

TRAFIKMINISTERIET
Jernbaner
Frederiksholms Kanal 27,
DK-1220 København K

Den 15. april 1996

EU-Kommissionen
Generaldirektoratet IV, Konkurrence
Att.: Hr. Humbert Drabbe, generaldirektør
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Belgien

Vedrørende udbudskriterier for Helsingør Havn

Kære Humbert Drabbe

Tak for Deres telefax dateret den 11. april 1996 indeholdende Kommissionens bemærkninger til udbudskriterierne for udvælgelsen af en konkurrerende færgeruteoperatør til overfarten Helsingør-Helsingborg.

Vi er selvfølgelig enige i, at udbudskriterierne og udvælgelsen af den konkurrerende færgeruteoperatør skal foretages på en fair, rimelig og ikkediskriminerende måde, og at de krav, der stilles til den konkurrerende operatør, ikke bør være strengere end de krav, der påhviler ScandLines og Sundbusserne.

Kommissionens brev har derfor også været drøftet med formanden for ekspertpanelet, professor, dr.jr., Jens Fejø. I lyset af denne drøftelse har vi et par supplerende bemærkninger til sagen.

Det bør understreges, at det har været ekspertpanelets og Trafikministeriets hensigt med udkastet til udbudsmaterialet, herunder kriterierne, at sikre *ægte konkurrence* på overfarten Helsingør-Helsingborg for at sikre, at der allerede fra det øjeblik, hvor licitationstilbudene afgives, vil være konkurrence i størst muligt omfang. I denne forbindelse har ekspertpanelet udtrykt frygt for, at det duopol, som vil blive det forventede resultat af licitationen, ikke fuldt ud vil kunne skabe og opretholde den ønskede ægte konkurrence. Den nationale konkurrencelovgivning og EU's konkurrenceret for den sags skyld vil derfor ikke efter ekspertpanelets mening i praksis kunne give tilstrækkelige muligheder for regulering, for så vidt

angår en hurtig efterfølgende håndtering af duopol-situationen.

I det følgende belyses dette yderligere, under henvisning til Kommissionens telefax dateret d. 11. april 1996.

Vedr. punkt 6: Maksimale priser (standard)

Man har valgt kriteriet om maksimale priser, fordi der, som ovenfor nævnt, skal være konkurrence fra det øjeblik, hvor licitationstilbudet afgives. Dette skyldes, at et duopol ikke giver sikkerhed for ægte konkurrence på Helsingør-Helsingborg-overfarten. De danske konkurrencemyndigheder ville imidlertid højst sandsynligt have meget svært ved at kunne gribe ind på grundlag af den danske konkurrencelov, hvis det ikke kan bevises, at der er ingået nogen aftaler eller sket nogen koordinering af fremgangsmåder, eftersom dette vil kræve forudgående meget omhyggelige og langvarige undersøgelser af priserne set i forhold til omkostninger m.m., uden på nogen måde at tage fuld højde for en eventuel ineffektiv omkostningsstruktur, m.m. Omkostningsnedsættelser som følge af konkurrence ville dermed ikke komme brugerne og samfundet til gode fuldt ud. Det skal bemærkes, at de danske konkurrencemyndigheder ikke har nogen kompetence til at anvende paragraf 85 i EU-traktaten.

Vedr. punkt 7: Serviceydelser

Vi er enige med Kommissionen i, at serviceydelser og pris skal svare til hinanden, og at den nye operatør på ruten skal overholde det-