

Resultatet af panelets overvejelser har ført til at anbefale det nu foreliggende udbudsmateriale for således på konstruktiv måde under de foreliggende omstændigheder at tilvejebringe optimale konkurrenceforhold, samtidig med at respekten for fair, rimelige og ikkediskriminerende udvælgelseskriterier holdes i hævd. Den foreliggende situation har været unik og har derfor krævet konstruktiv udformning af udbudsforretningen i konkurrencens, forbrugernes og samfundets interesse.

#### *Trafikministeriets kontakt med EU-Kommissionen*

Trafikministeren har ved udbudsmaterialets udarbejdelse den 29. marts d.å. fremsendt såvel udbudsbekendtgørelsen som det samlede udbudsmateriale til EU-Kommissionen, hvilket resulterede i, at ministeriet modtog en skrivelse fra Kommissionens konkurrencedirektorat af 11. april, på hvilken Trafikministeriet efter at have drøftet sagen med formanden for panelet reagerede med skrivelse af 15. april. De overvejelser, som panelet har gjort sig i ovennævnte henseende, er der herved nærmere redegjort for fra Trafikministeriets side over for Kommissionen.

Det bemærkes, at Kommissionen i sin skrivelse af 11. april udtrykkelig pointerer, at den foreløbige granskning af Trafikministeriets materiale – som bl.a. havde påpeget, at Trafikministeriet ikke er forpligtet til at udbyde retten til et eksisterende færgeleje i offentligt udbud – ikke har afdækket noget, der som sådant er i strid med fællesskabsretten (EU-retten). At Kommissionen har gjort sig overvejelser i tilknytning til den utraditionelle fremgangsmåde, der her er anvendt, må forekomme helt forståeligt. Trafikministeriet har i sin skrivelse af

15. april gjort opmærksom på, at Kommissionens kommentarer ikke giver anledning til ændringer af udbudsmaterialet, og oplyst, at Kommissionens bemærkninger og Trafikministeriets svar sendes til de rederier, som har indhentet udbudsmaterialet. Kommissionens bemærkninger vil indgå i panelets vurdering ved udvælgelsen under iagttagelse af reglerne herfor.

#### *Den fremsatte kritik*

Den fremsatte kritik må siges at være fejlanbragt. Den EU-retlige kritik, som er fremkommet fra danske kommentators side, bygger antagelig på et manglende kendskab til det samlede sagsmateriale og på en urigtig forudsætning om, at de bydende »afkræves« bindende løfter og lign., medens den rette sammenhæng som anført fremstår som anderledes. Markant er det således eksempelvis, at en kommentator er citeret for ved sin vurdering at tage udgangspunkt i den opfattelse, at trafikministeren burde have afholdt licitation over alle tre færgelejer i Helsingør, ikke kun over det ene. Dette viser, at vedkommende udtaler sig uden at være orienteret om, at der til grund for den igangværende udbudsforretning ligger en accept fra EU-Kommissionen ved kommissæren for konkurrencepolitik, Karel van Miert, af et forslag fra den danske regering »til løsning af konkurrenceproblemet« i Helsingør. Det forslag til løsning, som EU-Kommissionen har accepteret, indebærer udtrykkelig, at den danske regering, efter at tilbud er blevet indhentet, vil tillade et konkurrerende færgeselskab at få adgang til ét af de eksisterende færgelejer i Helsingør statshavn.

Panelet skal beklage den manglende præcision i debatten om dette vigtige emne.

På panelets vegne

JENS FEJØ

formand