



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 12. september 2018
J. nr. 2018-3848

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 10. juli 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Prehn (S).

Spørgsmål nr. 716:

Ministeren bedes kommentere på, hvordan Scandlines kan blive ved at oppebære kæmpeoverskud, uden nogle andre rederier søger at etablere sig på Scandlines ruter til Tyskland? Har Scandlines modarbejdet etableringen heraf?

Svar:

Scandlines er eneste operatør på overfarterne mellem Østdanmark og Nordtyskland for landbaseret transport. Den alternative rute er en omvej på ca. 150 kilometer over Storebælt.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Femern A/S, der oplyser:

”Forsøg på at etablere en konkurrerende færgerute på Rødby-Puttgarden er indtil videre strandet ved domstolene. Senest måtte de norske rederier Fosen Trafikklag ASA og Eidsiva Rederi ASA opgive at etablere konkurrerende færgeruter efter en række sager mod Scandlines ved både konkurrencemyndighederne samt danske og tyske domstole, jf. Scandlines Danmark A/S’ årsrapport 2012 og Højesterets dom 174/2009.

Scandlines valgte på dansk side at anke afgørelsen fra Havneklagenævnet om tilladelse til at lægge til ved havnen i Rødby, og sagen blev i juni 2011 behandlet af Højesteret. Højesteret fandt, at Havneklagenævnet havde handlet korrekt i forbindelse med nævnets tidligere meddelelser af tilladelse til anløb i Rødbyhavn til blandt andet Eidsiva Rederi ASA.

Højesteret frifandt Havneklagenævnet med den begrundelse, at Havneklagenævnet har til formål at sikre, at havne, hvortil der er offentlig adgang, modtager skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det. Havneklagenævnet kunne derfor også behandle klager i forbindelse med tildeling af anløbsplads, hvor havneejeren ikke inden rimelig tid meddeler den ansøgte tilladelse.



På denne baggrund fandtes Havneklagenævnet ikke at have handlet i strid med Havneklagenævnets kompetence eller uden hjemmel i havneloven, og Scandlines fik dermed ikke medhold i sagen.

På tysk side blev forholdet forelagt de tyske konkurrencemyndigheder (Bundeskartellamt), som den 28. januar 2010 kom med afgørelse i sagen vedrørende Scandlines Deutschland GmbH's nægtelse af tredjemands adgang til Puttgarden Færgenhavn.

Konkurrencemyndighederne fandt, at Scandlines Deutschland GmbH's nægtelse af adgang var i strid med EU's og tysk konkurrenceret. Scandlines Deutschland GmbH ankede konkurrencemyndighedernes afgørelse, og den 10. juni 2010 gav Oberlandesgericht Düsseldorf Scandlines medhold i anken af dommen, jf. Scandlines årsrapport 2010 og 2012.

Sagen blev i 2012 forelagt Bundesgerichtshof (højesteret). Bundesgerichtshof besluttede at sende sagen retur til genbehandling hos Oberlandesgericht Düsseldorf med besked om, at Scandlines skulle fremlægge en plan for den fremtidige udnyttelse af området i havnen for at kunne nægte adgang for tredjemand. I modsat fald ville nægtelsen være udtryk for et ulovligt forsøg på at bevare et monopol, jf. Transportmagasinet 17. juni 2015.

Domstolsforløbet blev afsluttet ved Oberlandesgericht Düsseldorf i 2014, hvorved appeldomstolen afviste at færdigbehandle sagen. Baggrunden herfor var blandt andet, at domstolen ikke vurderede det hensigtsmæssigt at fortsætte proceduren med henvisning til sagens komplekse omstændigheder, parternes utilstrækkelige bidrag i sagen samt den begrænsede varighed af en eventuel positiv konkurrencemæssig effekt – set i lyset af planerne om etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt, jf. Deutscher Bundestag, Drucksache 18/5210, s. 118.”

Det er dermed indtil videre ikke lykkedes andre rederier at få mulighed for at etablere sig på ruten Rødby-Puttgarden som følge af manglende tilladelse til at anløbe havnen i Puttgarden.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen