

Endvidere er det principielt rigtigst, at indtægter og udgifter ved virksomheden til enhver tid nøje kan opgøres.

Vægtige grunde taler således for en administrativ og regnskabsmæssig adskillelse af Bornholmstrafikken fra statens andre virksomheder under ministeriet for offentlige arbejder.

Det er hensigten, at virksomheden ligesom 66-selskabet skal have sit forretningssted i Rønne.

Til § 2.

Der henvises til de almindelige bemærkninger.

Til § 3.

Af styrelsens 7 medlemmer forudsættes 4 medlemmer at repræsentere ministeriet for offentlige arbejder. De øvrige 3 medlemmer foreslås at skulle repræsentere Bornholm og virksomhedens personale.

Virksomhedens organisation må iøvrigt bygge på det grundlag, der er skabt af 66-selskabet og dets opbygning bevares. Dette følger også deraf, at virksomheden i henhold til overenskomsten med 66-selskabet, som anført ovenfor, overtager samtlige ansatte funktionærer og arbejdere i dette selskab, bortset fra sådanne der måtte ønske at blive frigjort fra ansættelsesforholdet i forbindelse med statens overtagelse.

Det følger af virksomhedens status som statsvirksomhed, at der vil være sædvanlig normeringsmæssig kontrol med personaleantallet i virksomheden. Lovgivningsmagten vil således på bevillingslovene have adgang til at følge virksomhedens personalemæssige dispositioner.

Til § 4.

Retningslinierne for drift- og anlæg må indeholdes i den styrelsesvedtægt, det efter forslaget vil påhvile styrelsen at udarbejde og indsende til ministeren for offentlige arbejders godkendelse.

I retningslinierne må angives det almindelige niveau for trafikken frekvens og kapacitet, herunder den servicegrad, der skal tilstræbes. Styrelsen må herved have for øje, at formålet med statens overtagelse af 66-selskabets sejlads på Bornholm er at sikre, at der ikke sker nogen forringelse i den samlede trafikale betjening, øen hidtil har haft.

Bornholmstrafikkens budgetter og regnskaber må udarbejdes efter forretningsmæssige principper, således at det herudover særligt fremgår, hvilke beløb der af staten årligt ydes til virksomheden, for at den kan holde sine takster på et sådant niveau, at det bornholmske erhvervslivs konkurrenceevne ligetiltes med landets øvrige erhvervsliv.

Som for andre statsvirksomheder optages Bornholmstrafikkens budget og regnskab på de årlige bevillingslove og på statsregnskabet og udarbejdes i overensstemmelse med de til enhver tid givne regler og anvisninger vedrørende statens budget- og bevillingssystemer. Der forudsættes herved givet virksomheden fri adgang til at disponere indenfor den samlede bruttobevilling til driftsudgifter gennem den såkaldte frigørelsesklausul; men der må også gives adgang til at overskride bruttobevillingen i det omfang, der foreligger en uforudset aktivitetsstigning med deraf følgende merindtægter.

Udover det på statsregnskabet optagne årsregnskab er det tanken, at virksomheden årligt skal udarbejde en beretning.

Til § 5.

Det almindelige over- og underordningsforhold i forvaltningen gælder i forholdet mellem minister og virksomheden, hvorved den parlamentariske kontrol med denne sikres.

Til § 6.

Det er ikke hensigten, at der skal indføres restriktioner i besejlingen af Bornholm, som kan lægge hindringer for endsige blive til skade for øens erhvervsliv eller turistvæsen.

På den anden side synes det rimeligt at søge hindret, at en hel fri besejling i visse gunstige perioder af året svækker statsvirksomhedens samlede indtægtsgrundlag.

Udviklingen har også vist, at der alene er trafikunderlag for een virksomhed, der udfører helårssejlad mellem Bornholm og det øvrige Danmark.

Når blot dansk havn anløbes omfatter bestemmelsen også de tilfælde, hvor sejladsen udgår fra eller ender i udenlandsk havn, eller hvor en sådan havn anløbes på ruten.

For at tilladelse skal være fornøden, må sejladsen ske „planmæssigt“.

Heri ligger, at sejladsen må have en vis hyppighed. På den anden side kan det ikke herved være afgørende, at sejladsen udføres en eller flere gange om ugen. En ugentlig sejlad i en periode på mere end een måned vil således være tilstrækkeligt til at sejladsen må anses for planmæssig.

I begrebet „rute“ ligger ikke, at sejladsen ikke kan have et eller flere afgangs- og ankomststeder såvel i det øvrige Danmark som på Bornholm.

Af betydning for vurderingen af sejladsens karakter kan det endvidere være, om der offentliggøres fartplaner og takster.

Det forudsættes, at loven administreres således, at eksisterende formuerettigheder, der måtte være