

Bemærkninger til forslaget

Generelle bemærkninger

Beslutningsforslaget er en i hovedsagen uændret genfremsættelse af et senest i folketingsåret 1983-84 (2. samling) fremsat forslag, se Folketingstidende 1983-84 (2. samling), forhandlingerne sp. 261 og 788 samt tillæg A sp. 1125.

Ved en færgerute forstås søtransport, hvor der regelmæssigt i henhold til en forud offentliggjort fartplan overføres enten personer, jernbanevogne, køretøjer eller containere mellem 2 eller flere anløbssteder.

Til driften af en færgerute kræves tilladelse, medmindre der foreligger specielt lovgrundlag for ruten. Undtaget fra krav om tilladelse er endvidere færgeruter, der drives inden for havneområder eller på ferske vande, og ruter med anløb i andre lande, medmindre ruten drives med 2 eller flere anløbssteder i Danmark og anløbsstedet i udlandet er uden trafikal betydning for ruten som helhed.

Efter den gældende færgelov fra 1874 kan alle og enhver etablere en færgerute uden særlig tilladelse. Kun hvis et rederi selv ønsker beskyttelse, kan det søge ministeriet for offentlige arbejder om en eneretsbevilling, der giver beskyttelse imod, at andre etablerer en færgerute inden for en afstand af normalt 1 mil på hver side af færgestedet.

For færgeruterne mellem landsdelene har eneretsbevilling på grund af »beskyttelseszonen«s ringe vidde overhovedet ingen værdi.

Bemærkninger til de enkelte punkter

Til nr. 1

Der er principielt fri adgang for skibe til at anløbe offentlige danske havne. Selv om havnene har ret til at modsætte sig en regelmæssig trafik som færgedrift, vil en havn sjældent have synderlig interesse heri, idet sådanne hyppige besejlinger ofte betyder en del for havnenes økonomi. Det offentliges eneste direkte indflydelse på færgedrift er de tilfælde, hvor det offentlige selv ejer og driver en færgerute. Det vigtigste eksempel herpå er DSBs færgeruter samt Bornholmstrafikkens besejling af Bornholm.

DSBs andel i øst-vesttrafikken er af helt afgørende betydning. For disse ruters vedkommende har staten (ministeren for offentlige arbejder) en direkte styring af færgedrift via DSBs status som statsvirksomhed og via det forhold, at DSBs udgifter og indtægter ved færgedrift optages på finansloven, ligesom takstniveauet skal godkendes af folketingets finansudvalg.

Til nr. 2

En række statslige færgeforbindelser (Storebæltsoverfarterne, Bøjden-Fynshav og ruten København-Rønne) hviler på et specielt lovgrundlag og styres af ministeren for offentlige arbejder via DSB og Bornholmstrafikken. For denne trafik er der allerede i dag den tilstrækkelige styringsmulighed. Disse forbindelser kan derfor undtages fra lovens tilladelseskrav.

DSB-færgeruter, der ikke hviler på noget lovgrundlag, det vil sige ruterne Kalundborg-Århus, Kalundborg-Samsø og Esbjerg-Fanø, falder formelt ind under den foreslåede færgelov. I det omfang ministeren for offentlige arbejder herefter er tilladelsesudstedende myndighed for så vidt angår disse ruter, udøver han sin kompetence i overensstemmelse med reglerne i lov om styrelsen af statsbanerne og i lov om DSB.

Til nr. 4

Vil tilladelsesindehaveren ophøre med at drive ruten eller gøre indskrænkninger i den gældende fartplan, skal tilladelsesindehaveren senest 6 uger inden indsende begrundet meddelelse herom tillige med ajourført driftsregnskab og status for ruten. Den tilladelsesudstedende myndighed kan træffe beslutning om, at tilladelsesindehaveren skal fortsætte driften af ruten eventuelt uindskrænket i yderligere op til 6 måneder.

Der stilles krav om, at færgerederierne som led i tilladelsesvilkårene afkræves regnskabsmæssige oplysninger om rutens økonomi, således at den tilladelsesudstedende myndighed i tide kan være varskoet om en for ruten uheldig økonomisk ud-