

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Efter den gældende færgelov fra 1874 kan alle og enhver etablere en færgerute uden særlig tilladelse. Kun hvis det pågældende rederi selv ønsker en beskyttelse mod, at andre etablerer en konkurrerende rute, kan rederiet søge Trafik- og Kommunikationsministeriet om en eneretsbevilling, der giver beskyttelse mod, at andre etablerer en færgerute inden for en afstand af normalt 1 mil på hver side af færgestedet.

Den gældende færgelov giver således ikke det offentlige indseende med færgetrafikken, da det står færgerederierne frit for at søge om eneretsbevilling. For færgeruterne mellem landsdelene har eneretsbevilling på grund af »beskyttelseszonen«s ringe vidde overhovedet ingen værdi.

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. Hvor havnene skal deltage i udgifter til etablering af færgeleje og andre anlæg, vil det offentlige via trafikloven ganske vist have indseende hermed, men hvor dette ikke er tilfældet, må det konstateres, at det offentlige heller ikke via havnesiden har mulighed for at få indseende med udviklingen på fægeområdet.

Heller ikke den gældende lovgivning inden for vejområdet giver mulighed for at sikre, at et færgerederi – efter at det offentlige måske har investeret i vej anlæg frem til havnen – ikke pludselig indskrænker trafikken eller helt ophører med sejladsen på den pågældende havn, således at investeringen er spildt.

Det offentliges eneste direkte indflydelse på færgedrift er de tilfælde, hvor det offentlige selv ejer og driver en færgerute. Det vigtigste eksempel herpå er DSB's færgeruter samt Bornholmstrafikkens besejling af Bornholm. Som ovenfor angivet er DSB's andel i øst-vest-trafikken af helt afgørende betydning. For disse ruters vedkommende har staten (trafik- og kommunikationsministeren) en direkte styring af færgedrift via DSB's status som statsvirksomhed og

via det forhold, at DSB's udgifter og indtægter ved færgedrift optages på finansloven, ligesom takstniveauet skal godkendes af Folketingets Finansudvalg.

Bortset fra den begrænsede beskyttelse, en eneretsbevilling i henhold til den gældende færgelov kan give indehaveren mod oprettelse af konkurrerende ruter, og som kun kan have nogen effekt for færgeruter til mindre øsamfund, forholder det sig i realiteten således, at det står enhver frit for at påbegynde at drive en rute. Det offentlige har ingen indseende med oprettelsen af nye ruter og har derfor ingen mulighed for at gribe ind i tilfælde, hvor der i bestemte forbindelser måtte blive tale om overkapacitet.

Ud fra et brugersynspunkt forekommer rigelig kapacitet umiddelbart altid at være en fordel, men ofte viser dette sig i det lange løb ikke at være tilfældet. Overkapaciteten vil ofte medføre dårlig rentabilitet for virksomheden med deraf følgende indskrænkninger og ustabilitet i driften. Hertil kommer risiko for ressourcospild i form af overflødige investeringer, hvad enten de er bekostet af det offentlige eller af private, og latente krav om offentlig støtte. Eksempler herpå har man kunnet se på Kattegatruterne mellem Øst- og Vestdanmark. Et andet eksempel på overkapacitet er besejlingen af Ærø, der i dag betjenes af ikke mindre end 3 ruter.

Efter det foreliggende lovforslag kræves der fremover tilladelse til at drive en færgerute.

Hovedformålet med at indføre en sådan tilladelsesordning er at sikre en tilstrækkelig og stabil trafikbetjening mellem landsdelene og til de forskellige øsamfund.

Da lovforslaget – ligesom andre koncessionslovgivninger der er gennemført i de senere år – indeholder en overgangsbestemmelse om, at rederier, der ved tidspunktet for lovforslagets fremsættelse driver en rute, har krav på en tilladelse til at fortsætte hermed, vil det – ud over at forhindre en yderligere uheldig udvikling – ikke på kortere sigt kunne komme en overkapacitet til livs. Desuagtet vil lovforslaget imidlertid også på kortere sigt kunne have sin virkning, idet det vil kunne medvirke til større stabilitet i trafikbetjeningen på de færgeruter, der udgør de trafikale livsnerver i de forskellige forbindelser. Der erindres i