

denne forbindelse om, at der i de senere år har været eksempler på pludselige tilkendegivelser om lukning eller væsentlige indskrænkninger af en rute. Det offentlige er derved blevet stillet i den situation at skulle træffe afgørelse om rutens fremtid på et grundlag, hvor rutens trafikale betydning – som dette forslag lægger vægt på – ikke altid har spillet den afgørende rolle.

Der stilles derfor i lovforslaget 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 udvikling, der kan gøre en fuldstændig indstilling eller indskrænkning i rutens drift aktuel. Dette kombineret med, at rederiet, senest 6 uger før rutens drift agtes indstillet eller indskrænket, er forpligtet til at give den tilladelsesudstedende myndighed meddelelse herom, giver denne et rimeligt grundlag for en konkret vurdering af, hvorvidt ruten må anses for at være af så vital betydning for trafikbetjeningen i den pågældende forbindelse, at den tilladelsesudstedende myndighed vil benytte sig af den adgang, loven også giver til at påbyde færgerederiet en eventuelt uændret videreførelse af rutens drift i op til 6 måneder for i dette tidsrum at kunne finde frem til en løsning af de problemer, der har været årsag til rederiets beslutning om ophør eller indskrænkning i rutens drift. Der er ved denne bestemmelse ikke lagt op til øget offentlig tilskud til færgedrift. På den anden side må det erkendes, at et påbud om videreførelse af en rute i op til 6 måneder i visse situationer kun kan effektueres, såfremt det offentlige er villig til at yde finansiel støtte.

Ved indførelse af en tilladelsesordning på færgeområdet får den tilladelsesudstedende myndighed også mulighed for at vurdere, i hvilken udstrækning en ny færgerute eller væsentlige udvidelser af eksisterende rute vil forårsage meromkostninger for andre, herunder for det offentlige, til vej- og havneanlæg.

Den i lovforslaget indeholdte tilladelsesordning bygger på en central administration for så vidt angår ruter af landstrafikal betydning. For så vidt angår de lokale ruter er administrationen henlagt til amterne.

Et andet formål med lovforslaget er at skabe det fornødne instrument for de lokale myndigheder, der har ansvaret for den kollektive trafik i øvrigt i de enkelte regioner, til at indpasse de lokale færgeruter i de regionale trafikordninger, der i henhold til lovgivningen om den lokale og regionale kollektive persontrafik i og uden for hovedstadsområdet er skabt rundt om i landet, efter det mønster, der gælder for de enkelte ordninger. En sådan indpasning nødvendiggør ikke, at offentlige trafikvirksomheder skal kunne overtage eksisterende ruter, medmindre rederiet ligefrem selv ønsker at overdrage ruten. Forslaget indeholder derfor heller ikke regler herom, men forudsætter, at de eksisterende færgerederier, der ønsker det, fortsætter med driften af ruten enten som tilladelsesindehaver eller på grundlag af en entreprenørkontrakt med trafikvirksomheden eller, hvis en sådan ikke er dannet i regionen, med amtet.

Det må præciseres, at der med dette lovforslag ikke lægges op til yderligere offentlig finansiel støtte til færgedrift. Det forhold, at det offentlige giver en tilladelse, indebærer således ikke, at det offentlige dermed er villig til at yde støtte. Det kan i denne forbindelse nævnes, at der ud over de tilskud, amtskommuner/kommuner yder til færgedrift, findes 2 statslige støtteordninger, nemlig dels den af Planstyrelsen administrerede trafikstøtteordning for de små øer, dels den af Indenrigsministeriet administrerede trafikstøtteordning til visse mellemstore øer (Ærø, Samsø og Læsø). For at sikre, at nævnte statslige støtteordninger administreres i harmoni med lovforslaget og intentionerne bag dette, forekommer det naturligt, at administrationen af disse støtteordninger samles i ét ministerium.