

Først og fremmest anses det for hensigtsmæssigt, at lov nr. 32 af 21. marts 1874 om bestyrelsen af færgevæsenet (færgeloven) ophæves. Færgeloven er medtaget som bilag 1 til lovforslaget. Færgeloven blev indført med udgangspunkt i en struktur, hvorefter indehaveren af et færgested havde eneret til besejling af færgestedet mod en forpligtelse til at opretholde en passende besejling efter offentligt fastsatte takster. Baggrunden for færgelovens gennemførelse var et ønske om, at tilsynet med det betydelige antal færgesteder skulle overgå til de daværende amtsråd, der blev anset for mest egnede til at varetage tilsynet med, at indehaverne af færgestederne opfyldte deres forpligtelser til at holde færgestederne i en passende fysisk stand, og til at foretage rimelig takstfastsættelse m.v. Amtsrådene blev endvidere anset som bedst egnede til at have indseende med færgestedernes fremtidige udvikling. I forlængelse heraf blev amtsrådene i samarbejde med den ansvarlige minister givet beføjelser til at regulere det fremtidige omfang af enerettigheder.

Samfundsudviklingen har betydet, at de fleste af privilegierne i færgelovens regi ikke længere eksisterer, og lovens bestemmelser om amtsrådenes tilsyn med færgestedernes fysiske stand, takstfastsættelse m.v. har ikke længere selvstændig betydning.

Som en konsekvens af den foreslåede ophævelse af færgeloven foreslås en række gældende ældre regelsæt, som knytter sig til eller har forbindelse til færgeloven, ophævet.

Meddelelse af eneret til besejling af en færgerute kan imidlertid i særlige tilfælde fortsat være relevant i trafikale yderområder, navnlig forbindelserne til Danmarks mindre og mellemstore øer.

Forslaget giver derfor mulighed for i fremtiden efter afholdelse af udbud at give eneret til at drive færgerute mellem anløbssteder eller nærmere bestemte kyststrækninger omkring anløbsstederne. Det anses for hensigtsmæssigt, at udbud og meddelelse af eneretten i de tilfælde, hvor der samtidig påtænkes ydet betaling for den pågældende rutes drift, foretages af den myndighed, som agter at yde betaling.

Af retssikkerhedsmæssige grunde og på grund af den nære sammenhæng mellem ydelse af betaling for en rutes drift og udstedelse af enerettigheder foreslås en samling og justering af reglerne inden for trafikministerens ressort om udbud af færgeruter. Med forslaget ophæves de gældende bestemmelser i § 2 a i lov om Banestyrelsen m.v. (lov nr. 1230 af 27. december 1996 (FF 1735, 2005, 2781, 2965, Till. A 2413, Till. B 165, Till. C 221) som ændret ved lov nr. 290 af 18. maj 1998 (FF 296, 956, 1281, Till. A 691, 697, Till. B 39, Till. C 286) og lov nr. 291 af 18. maj 1998 (FF

307, 957, 1281, Till. A 698, 704, Till. B 42, Till. C 288)). Den eksisterende hjemmel til, at staten kan yde betaling for driften af ruterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav eller andre ruter, opretholdes.

Med forslaget overføres endvidere § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, (lov nr. 380 af 10. juni 1987, (FF 6245, 12384, Till. A 3435, Till. B 2217, Till. C 829) som ændret ved lov nr. 1233 af 27. december 1996 (FF 2012, 2782, 2966, Till. A 2432, Till. B 170, 238, 263, Till. C 225) m.fl., jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998).

## 2. De gældende regler

Færgenæringen i Danmark er fri, forstået på den måde, at retten til at udøve færgedrift ikke er betinget af Trafikministeriets eller anden myndigheds særlige tilladelse.

Færgedrift i Danmark er imidlertid undergivet en række betingelser og begrænsninger.

Der findes således i lovgivningen på søfartsområdet navnlig af sikkerhedsmæssige årsager en lang række krav til skibes bemanning, indretning, betjening, færdsel m.v. Der findes endvidere i medfør af internationale forpligtelser et krav om, at de relevante myndigheder sikrer, at der ikke sker en forringelse af internationale beskyttelsesområder.

Færgedrift er endvidere afhængig af reguleringen af de havne, som besejles eller ønskes besejlet.

Der er som udgangspunkt fri adgang til at besejle en havn i Danmark, idet der som almindeligt princip for alle havne gælder, at der er modtagepligt for skibe (herunder færger) i det omfang, pladsforholdene tillader det. Som modifikation af dette udgangspunkt er der imidlertid fastsat begrænsninger i den fri besejling af privat etablerede og finansierede havne. For disse havne har det traditionelt været fast praksis, at der i tilladelsen til etableringen af havnene indføres et vilkår om, at det pågældende havneanlæg alene kunne benyttes af den etablerende virksomhed, således at havnene som udgangspunkt ikke kan benyttes af andre virksomheder. Disse begrænsninger er opretholdt i den gældende trafikhavnelov, jf. trafikhavnelovens §§ 5 og 20, stk. 2. Trafikhavneloven indeholder endvidere mulighed for at begrænse en tilladelse til anvendelse af en havn som trafikhavn til en nærmere fastsat anvendelse, jf. trafikhavnelovens § 2, stk. 2.

Regeringen har den 20. januar 1999 fremsat forslag til lov om havne (L 162), der skal afløse den gældende trafikhavnelov. Ifølge forslaget kan vilkår om begrænsning af en havns anvendelsesområde fastsat i en tilladelse til oprettelse eller udvidelse af en havn efter den 1. januar 2004 bortfalde. Trafikministeren kan