

ning af retten til at drive færgerute efter forudgående udbud.

Udbud af en færgerutes drift i henhold til § 4, stk. 1 og 3, kan efter § 4, stk. 4, omfatte en periode på højst 5 år.

Trafikministeren gives i § 4, stk. 5, hjemmel til efter forhandling med indenrigsministeren at fastsætte nærmere bestemmelse om gennemførelse af udbud.

I § 5, stk. 1, fastslås som udgangspunkt, at udbud foretages af den myndighed, som agter at indgå aftale om at yde betaling i henhold til § 2, stk. 2, eller som agter at meddele eneret i henhold til § 3.

I stk. 2 bestemmes, at udbud på statens vegne foretages af trafikministeren.

Forslagets § 5, stk. 3, vedrører de tilfælde, hvor flere myndigheder agter at indgå aftaler vedrørende varetagelsen af samme færgerutes drift helt eller delvis dækkende samme periode, eller flere myndigheder ønsker at meddele enerettigheder m.v., som vil være indbyrdes modstridende, eller ønsker at indgå aftaler vedrørende varetagelsen af en færgerutes drift og meddele eneret m.v. omfattende færgedrift på den pågældende rute for helt eller delvis samme periode. I disse tilfælde aftaler de pågældende myndigheder, hvilken myndighed der skal foretage udbudet. Hvis der ikke kan opnås enighed om en sådan aftale, kan trafikministeren efter anmodning fra myndighederne eller én af disse bestemme, hvem der skal foretage udbudet.

A/S Storebæltsforbindelsen udbyder efter § 5, stk. 4, selv driften af de ruter, som selskabet opretholder efter pålæg fra trafikministeren, jf. § 2, stk. 4.

Efter § 6 er der mulighed for, at afgørelser vedrørende udbud kan indbringes for Klagenævnet for Udbud, jf. lov om Klagenævnet for Udbud (lovbekendtgørelse nr. 1166 af 20. december 1995).

I forslagets § 7 bestemmes, at trafikministeren i tilfælde af delegation af beføjelser efter loven eller efter bestemmelser i medfør af loven kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelserne, herunder om, at afgørelserne ikke kan indbringes for ministeren.

Med § 8 ophæves lov om bestyrelsen af færgesæset og en række tilhørende ældre regelsæt. Samtidig ophæves de gældende bestemmelser i § 2 a i lov om Banestyrelsen og § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, som henholdsvis erstattes af forslagets § 2, stk. 2, jf. § 5, stk. 2, og § 2, stk. 4, jf. § 5, stk. 4.

I § 9 er indeholdt en bemyndigelse til at fastsætte overgangsregler vedrørende eneretsbevillinger udstedt i henhold til lov om bestyrelsen af færgesæset

og anvendelsen af lovens bestemmelser om udbud vedrørende færgeruter, som har været omfattet af sådanne enerettigheder.

#### 4. Forholdet til konkurrenceretten

Den nye konkurrencelov (lov nr. 384 af 10. juni 1997) gælder for al erhvervsvirksomhed, uanset om den er privat eller offentlig, og således også for færgefart.

Indgrebsbestemmelserne i den nye konkurrencelov gælder ifølge lovens § 2, stk. 2, ikke, hvis en konkurrencebegrænsning er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Det betyder, at Konkurrencerådet ikke kan gribe ind over for konkurrencebegrænsende aftaler eller misbrug af dominerende stilling, hvis der er tale om en direkte eller nødvendig følge af sektorspecifikke regler.

Som nævnt forudsættes de i forslag til lov om færgefart indeholdte muligheder for at give eneret til drift af færgeruter alene anvendt i tilfælde, hvor der ikke er grundlag for at besejle de pågældende ruter på kommerciel basis under fri og lige konkurrencevilkår. Eneret må alene anvendes, hvor de hensyn, som ønskes varetaget, ikke kan varetages på en for konkurrencen mindre indgribende måde. Endvidere kan eneret efter lovforslaget kun meddeles, hvis der på meddelelsestidspunktet ikke er en anden operatør, som driver eller har meddelt den pågældende myndighed at ville drive færgefart på den pågældende rute på almindelige kommercielle markedsvilkår, jf. nærmere herom i bemærkningerne til § 3.

Det er herudover i overensstemmelse med Europa-Kommissionens EF-Retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren efter forslaget et krav, at såvel støtte som eneret udbydes mindst hvert 5. år, således at markedet jævnligt afprøves, og det er en forudsætning, at foranstaltningerne i både økonomisk og geografisk henseende holdes på det lavest mulige niveau.

Anvendelsen af muligheden for at give eneret forventes på den baggrund ikke at indebære nogen nævneværdig begrænsning af konkurrencen inden for færgefart.

Forslaget indebærer samtidig som følge af kravet om udbud af driften af de færgeruter, hvor der fra offentlig side agtes indgået aftale med andre om betaling for varetagelsen af samfundets interesse i driften af en færgerute, en væsentlig forøgelse af muligheden for konkurrence på området.

Lovforslagets bestemmelser om eneret må betragtes som sektorspecifik konkurrenceregulering i den forstand, som der sigtes til i konkurrencelovens § 2, stk. 2, men det er ikke fundet nødvendigt i lovforsla-