

Lovforslag nr. L 184. Fremsat den 11. februar 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om færgefart

§ 1. Denne lovs formål er at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter.

Stk. 2. Ved drift af en færgerute forstås udførelse af søtransport, hvor der regelmæssigt i henhold til en fastsat fartplan befordres personer, køretøjer, gods m.v. mellem to eller flere anløbssteder.

§ 2. Staten, amtskommuner og kommuner kan drive færgeruter med henblik på opfyldelse af lovens formål.

Stk. 2. Staten, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelse kan indgå aftale om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute.

Stk. 3. En aftale efter stk. 2 kan kun indgås, når ingen operatør allerede driver færgerute mellem de pågældende anløbssteder i henhold til en sådan aftale.

Stk. 4. Trafikministeren kan pålægge A/S Storebæltsforbindelsen i et nærmere fastsat omfang at opretholde en bilfærgerute mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en bilfærgerute mellem Spodsbjerg og Tårs.

§ 3. Trafikministeren, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelse kan give en operatør eneret til at drive færgerute mellem nærmere angivne indenlandske anløbssteder eller kyststrækninger, når

- 1) hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor,
- 2) ingen driver færgerute mellem de pågældende anløbssteder eller kyststrækninger på almindelige kommercielle markedsvilkår,

- 3) ingen i forbindelse med udbud i henhold til § 4, stk. 3, har meddelt den pågældende myndighed at ville drive færgerute i et omfang som angivet i udbudsvilkårene på almindelige kommercielle markedsvilkår, og
- 4) ingen driver færgerute mellem de pågældende anløbssteder eller kyststrækninger i henhold til en aftale omfattet af § 2, stk. 2, eller en aftale som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4.

Stk. 2. Såfremt betingelserne i stk. 1, nr. 1, 3 og 4, er opfyldt, kan retten til at drive færgerute mellem nærmere angivne indenlandske anløbssteder eller kyststrækninger begrænses således, at det ud over allerede eksisterende drift forbeholdes en enkelt operatør at drive færgerute.

Stk. 3. Eneret i henhold til stk. 1 og begrænsning af retten til at drive færgerute i henhold til stk. 2 meddeles af den myndighed, som i overensstemmelse med § 5, stk. 1-3, har foretaget udbudet vedrørende den pågældende færgedrift.

§ 4. Aftaler omfattet af § 2, stk. 2, og aftaler som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4, kan kun indgås efter forudgående udbud.

Stk. 2. Udbud efter stk. 1 kan dog undlades, såfremt den samlede anslåede værdi af aftalen ikke overstiger et af trafikministeren fastsat beløb.

Stk. 3. Eneret til at drive færgerute i henhold til § 3, stk. 1, og begrænsning af retten til at drive færgerute efter § 3, stk. 2, kan kun meddeles efter forudgående udbud.

Stk. 4. Udbud efter stk. 1 og 3 kan omfatte en periode på højst 5 år.

Stk. 5. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med indenrigsministeren nærmere bestemmelser om gennemførelse af udbud.

§ 5. Udbud efter § 4 foretages af den myndighed, som agter at indgå aftale om at yde betaling i henhold til § 2, stk. 2, eller den myndighed, som agter at give eneret i henhold til § 3, stk. 1, eller begrænse retten til at drive færgerute i henhold til § 3, stk. 2.

Stk. 2. Udbud på statens vegne af aftaler om drift af færgeruter foretages af trafikministeren.

Stk. 3. Hvis flere myndigheder agter at indgå aftaler vedrørende varetagelsen af samme færgerutes drift helt eller delvis dækkende samme periode, aftaler myndighederne indbyrdes, hvilken myndighed der skal foretage udbudet. Det samme gælder, såfremt 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 færge drift på den pågældende rute for helt eller delvis samme periode. 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.

Stk. 4. Udbud af aftaler som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4, foretages af A/S Storebæltsforbindelsen.

§ 6. Afgørelser om udbud efter denne lov og bestemmelser fastsat i medfør heraf kan påklages til Klagenævnet for Udbud.

Stk. 2. Klage efter stk. 1 kan indgives af enhver, der har en retlig interesse heri.

Stk. 3. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud (udbud af bygge- og anlægsarbejder og indkøb i De Europæiske Fællesskaber) og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at indbringe klagenæv-

nets afgørelser for domstolene finder tilsvarende anvendelse.

§ 7. Overlader trafikministeren sine beføjelser efter loven eller efter bestemmelser fastsat i medfør af loven til en institution under Trafikministeriet, kan ministeren fastsætte regler om adgangen til at påklage institutionens afgørelser, herunder at afgørelserne ikke kan indbringes for ministeren.

§ 8. Følgende love og bestemmelser ophæves:

- 1) General-Postdirektionens plakat af 12. august 1820 angående nærmere bestemmelser af færgestedernes eneret til færgefarten i almindelighed i Danmark.
- 2) General-Postdirektionens plakat af 16. februar 1830 angående nærmere bestemmelser af visse færgesteders eneret til færgefarten.
- 3) Lov af 14. december 1857 om udøvelsen af færgerettigheden i København.
- 4) Lov af 3. maj 1867 om straf for indgreb i de privilegerede færgesteders eneret.
- 5) Lov nr. 32 af 21. marts 1874 om bestyrelsen af færgevæsenet.
- 6) § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, jf. lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998.
- 7) § 2 a i lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v. som ændret ved lov nr. 290 af 18. maj 1998 og § 1 i lov nr. 291 af 18. maj 1998.

§ 9. Loven træder i kraft den 1. januar 2000.

Stk. 2. Trafikministeren fastsætter regler om ophør af enerettigheder udstedt i henhold til lov om bestyrelsen af færgevæsenet og om udbud vedrørende færgeruter, som har været omfattet af sådanne enerettigheder.

§ 10. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Færgefart opfylder fortsat - også efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt - et vigtigt transportbehov. Færgefarten forbinder landsdelene og udgør et centralt led i trafikbetjeningen af de mange øsamfund, som ikke har anden forbindelse til fastlandet. Øsamfundenes eksistens afhænger af, at der opretholdes en tilstrækkelig og velfungerende færge-drift.

Formålet med lovforslaget er for det første generelt at sikre, at opfyldelsen af samfundets behov for drift af færgeruter sker på en effektiv, billig og gennemsigtig måde. Det er således hensigten, at der i forbindelse med driften af ruter, som det offentlige ikke selv driver, og hvor der er behov for, at det offentlige sikrer en forbindelse, gives den enkelte operatør mulighed for i konkurrence med andre operatører på markedet at afgive tilbud på driften, således at der opnås det bedst mulige udbytte af den offentlige betaling. Forslaget vedrører ikke herudover spørgsmålet om niveauet for den offentlige betaling, herunder byrdefordelingen mellem staten og de (amts)kommunale myndigheder.

Med lovforslaget ønskes sikret, at driften af færgeruter, hvortil der ydes offentlig betaling, udbydes med passende mellemrum. Dette gælder både for ruter, som administreres efter bestemmelser under Trafikministeriets ressort, og for de 24 færgeruter, til hvis drift der ydes tilskud fra Indenrigsministeriet, amtskommuner og kommuner, jf. lov nr. 1094 af 29. december 1997 om trafikstøtte til de mindre øer. Endvidere ønskes driften af færgeruter til Læsø, Samsø og Ærø, hvortil amtskommuner og kommuner yder betaling, i nødvendigt omfang omfattet af krav om udbud. Udbudskravet vil desuden som udgangspunkt omfatte driften af andre ruter, som amtskommuner og kommuner yder betaling for, herunder landets ca. 30 helt små færgeruter, som ikke er omfattet af lov om trafikstøtte til de mindre øer.

Herved sikres samtidig, at danske myndigheder overholder bestemmelserne i Europa-Kommissionens

EF-Retningslinier af juni 1997 for statsstøtte til søtransportsektoren og Rådets forordning om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) - Rfo 3577/92 (cabotagesejlads-forordningen) vedrørende pålæggelse af og aftale om forpligtelser til offentlig tjeneste inden for færgefart. Om det nærmere indhold af disse regelsæt henvises til afsnit 5 nedenfor om forholdet til EU-retten.

Det anses for hensigtsmæssigt, at udbud af driften af færgeruter foretages af den myndighed, som agter at yde betaling for driften. Udbud på statens vegne ønskes foretaget af trafikministeren eller den, ministeren måtte bemyndige hertil. I tilfælde, hvor flere myndigheder påtænker at yde betaling for drift af samme færgerute, skal de berørte myndigheder indbyrdes aftale, hvem af dem der skal udbyde driften af færgeruten.

Der bør fastsættes nærmere regler for gennemførelsen af udbud af besejlingen af færgeruter, således at der sikres ensartethed på området. Under hensyn til de regelsæt, der danner grundlag for betaling for drift af færgeruter, er det fundet rigtigt, at det overlades trafikministeren efter forhandling med indenrigsministeren at fastsætte sådanne regler.

Lovforslaget indeholder en adgang til at fastsætte overgangsregler for eneretsbevillinger udstedt med hjemmel i lov om bestyrelsen af færgevæsenet.

Allerede indgåede kontrakter vedrørende ruterne Kalundborg-Samsø, Bøjden-Fynshav og Spodsbjerg-Tårs berøres ikke af forslaget.

Med lovforslaget ønskes for det andet foretaget en samling og sanering af de bestemmelser inden for trafikministerens ressort, som giver mulighed for at regulere besejlingen af færgeruter i Danmark.

En række meget gamle og utidssvarende regelsæt vedrørende færgefart ophæves. Der er tale om regulering, som er indført før århundredeskiftet, og som i vidt omfang er overflødiggjort af den efterfølgende udvikling og regulering af skibes tekniske indretning, færdsel m.v., den generelle strukturelle udvikling og Danmarks medlemskab af EU.

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 indføjtes 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

endvidere i særlige tilfælde give tilladelse til, at vilkår om begrænsning af en havns anvendelsesområde bortfalder inden den 1. januar 2004.

Som en yderligere begrænsning af retten til fri besejling af danske havne giver lov nr. 32 af 21. marts 1874 om bestyrelsen af færgevæsenet (færgeloven) en mulighed for at give eneret til besejling af en færgeoverfart.

Amtsrådene kan efter færgeloven indstille til indenrigsministeren, nu trafikministeren, at et eksisterende privilegeret færgested (eneret til besejling af færgestedet) nedlægges, eller et nyt oprettes. Trafikministeren træffer afgørelse om nedlæggelse og oprettelse af privilegerede færgesteder. Amtsrådet kan derimod selvstændigt forny eksisterende tidsbestemte bevillinger.

Der eksisterer i dag eneretsbevillinger udstedt med hjemmel i færgeloven for befordring af rejsende og gods mellem Samsøs vestkyst og Jyllands østkyst fra og med Århus i nord til og med Hov Havn i syd, mellem Ærø, Langelands vestkyst og Fyns sydkyst og mellem Grenå og Anholt. Eneretsbevillingerne udløber henholdsvis den 23. juli 2014, 1. januar 2005 og 1. maj 2014.

For havnene i Spodsbjerg og Tårs er der indgået en kontrakt mellem Vejdirektoratet og Aktieselskabet Sydfyenske Dampskibsselskab (SFDS), hvorefter SFDS har eneret til besejling af havneanlæggene i de to havne med den færgekapacitet, der må anses for nødvendig til rimelig dækning af det i kontraktperioden til enhver tid værende trafikbehov under hensyn til besejlingshavnenes kapacitet og det normale behov for færgekapacitet på ruten. Kontrakten udløber den 31. marts 2000. Endvidere er der mellem A/S Storebæltsforbindelsen og Sydfynske A/S indgået en aftale om kompensation for besejlingen i perioden frem til den 1. april 2000, jf. nærmere herom i bemærkningerne til § 2, stk. 4.

Efter lov af 3. maj 1867 gælder bestemmelser om straf for indgreb i privilegerede færgesteders eneret. I loven fastsættes straffen for indgreb i de privilegerede færgesteders eneret, hvor ikke andet er bestemt, til bøde af 2 til 4 rigsdaler. Endvidere skal der til den forurettede udredes dobbelte færgepenge.

I plakater af 12. august 1820 og 16. februar 1830 er fastsat bestemmelser om udstrækningen af færgesteders eneret. I plakaten fra 1820 fastsættes grænserne for de privilegerede færgesteders eneret for så vidt de ikke allerede på anden vis er fastsat til en mil på hver side af færgestedet. Det tillades endvidere købmandsfartøjer på nærmere bestemte vilkår at medtage passagerer, og kystbeboerne gives adgang til at betjene sig af egne fartøjer til eget brug. I plakaten fra 1830 be-

stemmes en række færgesteders eneret nærmere i geografisk henseende. De i sidstnævnte plakat omhandlede færgesteder eksisterer ikke længere eller er ikke omfattet af en gældende eneretsbevilling.

I lov af 14. december 1857 om udøvelsen af færgerettigheden i København er indeholdt bestemmelser, hvorefter enhver, der opfylder en række nærmere angivne betingelser, mod erlæggelse af et særligt gebyr kan opnå et adgangsbevis til havnen. Havneadministrationen er samtidig efter loven forpligtet til, i det omfang pladsforholdene tillader det, at anvise liggeplads til brug for berettigede til færgefart. Loven indeholder endvidere hjemmel for idømmelse af bødestraf for overtrædelse af kravet om adgangsbevis.

Fra offentlig side ydes som nævnt betaling for en række øruters drift.

For de mindre øsamfunds vedkommende yder indenrigsministeren og de amtskommuner og kommuner, hvori øerne er beliggende, tilskud til færgedrift og investeringer i færger og færgelejer, jf. lov nr. 1094 af 29. december 1997 om trafikstøtte til de mindre øer.

Herudover yder indenrigsministeren endvidere tilskud til kommuner på tre øer, der består af én eller to kommuner (Læsø, Samsø og Ærø), jf. § 22 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 571 af 4. juli 1997 som ændret ved lov nr. 980 af 17. december 1997 og lov nr. 1094 af 29. december 1997. Det er en forudsætning for Indenrigsministeriets støtte, at vedkommende kommune yder tilskud med henblik på at lette besejlingsforholdene, og at de pågældende amtskommuner samtidig yder tilskud af en størrelse, der fastsættes af indenrigsministeren.

Det bemærkes, at kommuner og amtskommuner efter almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, de såkaldte kommunalfuldmagtsregler, under nærmere angivne forudsætninger kan varetage færgedrift og yde betaling for andres varetagelse heraf. Amtskommuner og kommuner yder med hjemmel i disse regler betaling for driften af færgeruter, herunder færgeruter til og fra de kommuner, som er omfattet af lov om kommunal udligning § 22, samt en række af landets helt små færgeruter. Hertil kommer den betaling, som amtskommuner og kommuner yder på grundlag af lov om trafikstøtte til de mindre øer til drift af færgeruter, og som er særskilt hjemlet i den pågældende lov.

Der er samtidig med fremsættelse af dette forslag af indenrigsministeren fremsat forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner og lov om ændring af lov om trafikstøtte til de mindre øer. Inden-

rigsministerens lovforslag indebærer for det første en omlægning af tilskuddet efter § 22 i lov om kommunal udligning m.v., således at der bliver tale om et generelt tilskud til disse kommuner frem for et tilskud, der til en vis grad er øremærket. Det indebærer, at der ikke længere i loven fastsættes betingelser for kommunernes anvendelse af midlerne. Herudover er formålet med lovforslaget at forhøje tilskuddet til disse kommuner med henblik på i større omfang at kompensere dem for de merudgifter, som disse kommuner har som følge af deres ø-beliggenhed.

Indenrigsministerens lovforslag indebærer for det andet nogle ændringer af lov om trafikstøtte til de mindre øer. Disse ændringer vil primært sikre, at betaling efter lov om trafikstøtte til de mindre øer sker i overensstemmelse med nærværende lovforslag, herunder bestemmelserne om udbud.

I henhold til aktstykke nr. 472 af 23. maj 1978 og finansloven for 1999 yder Trafikministeriet på statens vegne tilskud til Andelsfærgeselskabet Læsø A.m.b.A til dækning af 1/3 af selskabets driftsunderskud, dog højst 0,7 mio. kr. under forudsætning af, at Nordjyllands Amtskommune og Læsø Kommune dækker den resterende del af underskuddet. Det samlede tilskud til færgeselskabet udgjorde i 1997 7.647.872 kr. Tilskuddet fra amtskommune og kommune ydes med hjemmel i ovennævnte kommunalfuldmagtsregler. I indenrigsministerens ovennævnte lovforslag foreslås Trafikministeriets tilskud overført til tilskud efter § 22 i lov om kommunal udligning m.v.

Trafikministeren yder endvidere betaling for driften af ruterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav, jf. § 2 a i lov om Banestyrelsen (lov nr. 1230 af 27. december 1996 som ændret ved lov nr. 290 og 291 af 18. maj 1998). A/S Storebæltsforbindelsen yder betaling for driften af ruten Spodsbjerg-Tårs, jf. § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt (lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998).

3. Lovforslagets indhold

I lovforslagets § 1, stk. 1, fastslås det som lovforslagets formål at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. I stk. 2 defineres udtrykket drift af en færgerute.

Forslagets § 2, stk. 1, giver staten, amtskommuner og kommuner hjemmel til at varetage færgedrift med henblik på opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. Der er ikke med forslaget tilsigtet nogen forøgelse af omfanget af statslig færgedrift. For så vidt angår amtskommuner og kommuner er bestemmelsen en lovfæstelse af den adgang, som kommuner og amtskommuner har efter de såkaldte kommunal-

fuldmagtsregler til under nærmere angivne forudsætninger at varetage færgedrift. Der tilsigtes ikke med lovforslaget nogen ændring af de forudsætninger, som skal foreligge for, at en amtskommune eller en kommune kan varetage denne opgave, jf. nærmere herom i bemærkningerne til § 2.

Forslagets § 2, stk. 2, giver staten, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelse hjemmel til at indgå aftale om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute.

I § 2, stk. 3, bestemmes, at en aftale efter § 2, stk. 2, kun kan indgås, når ingen allerede driver færgerute mellem de pågældende anløbssteder i henhold til en sådan aftale.

Med forslagens § 2, stk. 4, jf. § 8, nr. 6, overføres den nuværende bestemmelse i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt om opretholdelse af en bilfærgerute mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en rute mellem Spodsbjerg og Tårs.

I lovforslagets § 3, stk. 1, er der givet trafikministeren, vedkommende amtsråd og kommunalbestyrelser mulighed for, forudsat at en række nærmere betingelser er opfyldt, at give en operatør eneret til at drive færgerute mellem bestemte anløbssteder eller nærmere angivne kyststrækninger. Efter stk. 2 kan retten til at drive færgerute - også selvom der drives færgerute mellem de pågældende anløbssteder eller kyststrækninger - begrænses således, at det ud over allerede eksisterende drift forbeholdes en enkelt operatør at drive færgerute. Efter bestemmelsen i stk. 3 meddeles eneret i henhold til stk. 1 og begrænsning af retten til at drive færgerute i henhold til stk. 2 af den myndighed, som i overensstemmelse med § 5, stk. 1-3, har foretaget udbudet vedrørende den pågældende færgedrift.

Forslagets § 4, stk. 1, fastslår, at aftaler om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets interesse i driften af en færgerute og aftaler som følge af, at trafikministeren i henhold til § 2, stk. 4, pålægger A/S Storebæltsforbindelsen at opretholde en bilfærgerute, kun kan indgås efter forudgående udbud.

Efter § 4, stk. 2, kan udbud efter stk. 1 dog undlades, såfremt den samlede anslåede værdi af aftalen ikke overstiger et af trafikministeren fastsat beløb. Sidstnævnte beløb vil blive fastsat til et beløb svarende til det maksimale samlede de minimis-støttebeløb i henhold til Europa-Kommissionens bestemmelser om de minimis-støtteordninger. Det maksimale samlede de minimis-støttebeløb er for tiden 100.000 Euro over en periode på 3 år, der begynder ved udbetalingen af den første de minimis-støtte.

I § 4, stk. 3, bestemmes, at der kun kan gives eneret til at drive færgerute eller meddelelse om begræns-

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 forslaget § 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 forslaget § 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-

get at medtage særlige indgrebsbestemmelser, idet sådanne forudsættes indeholdt som vilkår i udbudsmaterialet.

5. Forholdet til EU-retten

I art. 2, nr. 3, i Rådets forordning (3577/92) af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT 1992 L 364/7) som berigtiget i EF-tidende nr. 187 af 1. juli 1998, side 56, (cabotagesejladsforordningen) defineres en kontrakt om offentlig tjeneste som en kontrakt, der indgås mellem en medlemsstats kompetente myndigheder og en EF-reder med henblik på at sikre offentligheden tilstrækkelige transportydelser. En kontrakt om offentlig tjeneste kan ifølge forordningen især omfatte transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet, supplerende transportydelser, transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte kategorier af rejsende eller bestemte forbindelser samt tilpasning af transportydelserne til de faktiske behov.

I forordningens art. 2, nr. 4, defineres forpligtelser til offentlig tjeneste som forpligtelser, som en EF-reder, hvis han tog hensyn til sin egen kommercielle interesse, ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang.

I cabotagesejladsforordningen anføres i art. 4, stk. 1, at en medlemsstat kan indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport. Samtidig anføres, at når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EF-redere.

I art. 4, stk. 2, anføres, at medlemsstaterne, når der pålægges rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal begrænse sig til krav om, hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanning. Hvis der gives kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal alle EF-rederier ifølge bestemmelsen have adgang dertil.

Ifølge forordningens art. 4, stk. 3, kan eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste, dvs. kontrakter indgået før forordningens ikrafttræden den 1. januar 1993, forblive i kraft, indtil de udløber.

Cabotagesejladsforordningen indeholder efter ordlyden ikke et udtrykkeligt krav om udbud inden indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste og ydelse af kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste.

Kommissionen har imidlertid over for den danske regering tilkendegivet, at det ved meddelelse af enerettigheder uden forudgående offentligt udbud ikke sikres, at alle Fællesskabets rederier uden forskelsbehandling har adgang til at indgå kontrakter om offentlig tjeneste med de danske myndigheder, således som det kræves efter forordningens artikel 4, stk. 1, 2. pkt.

Endvidere indebærer kravet i forordningens artikel 4, stk. 2, 2. pkt., om, at alle EF-redere skal have adgang til en eventuel økonomisk kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste, ifølge Kommissionen, at der normalt skal afholdes offentligt udbud, forinden en sådan kompensation gives.

Det er således Kommissionens opfattelse, at cabotagesejladsforordningen kræver, at der både i tilfælde hvor der gives eneret til færgedrift på en given overfart og i tilfælde, hvor der ydes offentlig kompensation for varetagelsen af færgedrift, afholdes forudgående offentligt udbud.

I nogle tilfælde vil de økonomiske og administrative ressourcer, der skal anvendes i forbindelse med et udbud, imidlertid være uforholdsmæssigt store i forhold til aftalens værdi. Det anses på den baggrund for hensigtsmæssigt at fastsætte en minimumsgrænse for gennemførelse af udbud. Efter drøftelser med Kommissionen herom er der ved fastlæggelsen af en sådan grænse fundet inspiration i det såkaldte de minimis-beløb i henhold til Kommissionens brev af 23. marts 1993 om brugen af de minimis-reglen i rammebestemmelserne for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder som ændret ved Meddelelse fra Kommissionen af 6. marts 1996 om de minimis-støtteordninger (EFT 1996 C 68/9). Efter denne meddelelse, der ikke finder anvendelse i transportsektoren, og som vedrører statsstøtte, antages støtte under et bestemt tærskelbeløb ikke at falde ind under Traktatens artikel 92, stk. 1, således at støtten ikke på forhånd skal anmeldes til Kommissionen i henhold til Traktatens artikel 93, stk. 3. Det maksimale samlede de minimis-beløb er for tiden fastsat til 100.000 Euro - ca. 745.000 kr. - over en periode på 3 år, der begynder ved udbetalingen af den første de minimis-støtte.

På den baggrund er det i lovforslagets § 4, stk. 2, fastsat, at der ikke skal foretages udbud, hvis den samlede værdi af aftalen om færgedrift ikke overstiger et af trafikministeren fastsat beløb. Beløbet vil blive fastsat til et beløb svarende til det gældende maksimale samlede de minimis-støttebeløb.

Med lovforslagets bestemmelser om, at offentlige myndigheders aftaler om at yde andre betaling for driften, bortset fra aftaler af meget begrænset værdi, jf. § 4, stk. 2, og meddelelse af eneret kun kan ske ef-

ter forudgående udbud, sikres, at opfyldelsen af samfundets behov for drift af færgeruter sker således, at konkurrencen om færgedrift i de tilfælde, hvor den offentlige myndighed ønsker, at driften forestås af andre, i videst muligt omfang får mulighed for at udfolde sig.

Lovforslaget sikrer sammen med indenrigsministerens samtidige forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner og amtskommuner og lov om trafikstøtte til de mindre øer endvidere en tilpasning af eksisterende eneretsbevillinger og støtteordninger under Trafikministeriets og Indenrigsministeriets ressort til ovennævnte EU-retlige regler, og det sikres, at meddelelse af enerettigheder og offentlig betaling til færgedrift også i fremtiden sker i overensstemmelse hermed.

For så vidt angår forholdet til de EU-konkurrenceretlige regler henvises til det ovenfor under afsnit 4 anførte om forslagens konkurrencefremmende effekt og om den beskedne konkurrencebegrænsende virkning af en eventuel anvendelse af muligheden for at give eneret til en færgerutes drift.

Det følger af Rådets forordning (EØF 4055/86) om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet, som ændret ved forordning (EØF 3573/90) af 4. december 1990 (EFT 1986 L 378/1 og EFT 1990 L 353/16), at der som udgangspunkt er fri adgang til at udføre søtransport mellem medlemsstater og mellem medlemsstater og tredjelande. Der er derfor alene mulighed for at fastsætte bestemmelser og adgang til at meddele eneret for så vidt angår anløbssteder og kyststrækninger beliggende her i landet.

Europa-Kommissionen og de øvrige medlemsstater har modtaget skriftlig meddelelse om lovforslaget i overensstemmelse med Rådets beslutning af 21. marts 1962 om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på området, som ændret ved Rådsbeslutning (73/402) af 22. november 1973 (EFT 1973 L 347/48).

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget skønnes ikke at medføre merudgifter for det offentlige.

7. Erhvervsøkonomiske og administrative konsekvenser

Lovforslaget betyder, at der gennem krav om udbud af betalingen for varetagelse af driften af en færgerute og enerettigheder til at drive færgeruter gives mulighed for konkurrence om varetagelse af driften af færgeruter. Den enkelte operatør vil i videre omfang end tidligere have mulighed for i konkurrence med øvrige operatører på markedet at forestå driften af færgeruter med offentlig betaling. Forslaget indebærer således en modernisering af konkurrencevilkårene på området for færgefart.

8. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos følgende myndigheder:

Landets amtskommuner, Aabenraa Kommune, Aalborg Kommune, Haderslev Kommune, Hals Kommune, Læsø Kommune, Maribo Kommune, Marstal Kommune, Odder Kommune, Ravnsborg Kommune, Rudkøbing Kommune, Samsø Kommune, Struer Kommune, Svendborg Kommune, Ærøskøbing Kommune samt Københavns og Frederiksberg Kommune.

Endvidere har lovforslaget været sendt til høring hos Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Sammenslutningen af Danske Havne, Erhvervenes Transportudvalg, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Specialarbejderforbundet i Danmark, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, Københavns Havn, Andelsfærgeselskabet Bjørnø Færgen A.m.b.a., Andelsfærgeselskabet Læsø A.m.b.a., Assens-Båge Færgen A/S, A/S Storebæltsforbindelsen, Christiansøfarten ApS, Det Ærøske Færgetrafikskab I/S, D/S ÆRØ A/S, Færgeselskabet Søby-Mommark ApS, I/S Grenå-Anholt Færgefart, Hals-Egense Færgefart I/S, Hundested-Rørvig Færgefart A/S, Færgefarten Orø-Holbæk I/S, I/S Hjortebåden, Det kommunale fællesskab Hardeshøj-Ballebro Færgefart I/S, K/S Livøoverfarten, Kulhusefærgen A/S, Omø Færgefart A/S, Samsø Linien ApS, Scandlines AG, Strynø-Rudkøbing Færgefart A/S, Thyborøn-Agger Færgefart A.m.b.a., Udbyhøj Færgefart I/S, Vejle Amts Trafikskab og Østre Færge A/S samt indehaverne af overfarterne Svaneke-Christiansø, Nakskov-Slotø/Vejlø/Enehøje, Frederikshavn-Hirsholmene.

10. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Lovforslaget skønnes ikke at medføre merudgifter for det offentlige.	—
Administrative konsekvenser for stat, kommune og amtskommuner	Ingen	Som følge af, at flere færgeruter end tidligere omfattes af krav om udbud, vil vedkommende amtskommuner og kommuner med forslaget få en mindre forøgelse af de administrative opgaver.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Den enkelte færgeoperatør vil i videre omfang end tidligere få mulighed for i konkurrence med øvrige operatører på markedet at forestå driften af færgeruter mod offentlig betaling	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget sikrer, at varetagelsen af samfundets behov for færgedrift sker i overensstemmelse med Cabotagesejladsforordningen og Europa-kommissionens EF-Retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Bestemmelsen hviler på det grundlæggende udgangspunkt, at færgenæringen er fri, forstået på den måde, at retten til at besejle en færgerute ikke er betinget af en særlig tilladelse fra trafikministeren. Der er således som udgangspunkt fri konkurrence på området. Samtidig er der af hensyn til opretholdelsen af en samfundsmæssigt set tilstrækkelig besejling af de mange øer i Danmark behov for, at der fra offentlig side kan ydes tilskud til færgedrift. Med lov om færgefart ønskes indført generelle regler for offentlig betaling for varetagelsen af den offentlige interesse i drift af en færgerute. Det er formålet med forslaget at sikre, at opfyldelsen af samfundets behov for driften af sådanne ruter sker på en effektiv, billig og gennemsigtig måde.

I overensstemmelse med ovenstående sigtes med udtrykket driften af en færgerute ikke til al besejling mellem to eller flere angivne anløbssteder, men besejling udført af én af principielt flere mulige operatører og med en bestemt regelmæssighed. Det forhold, at en offentlig myndighed på grundlag af et udbud indgår aftale med en operatør om, at denne driver en færgerute, udelukker således som udgangspunkt ikke andre

operatører, herunder eksisterende operatører, fra at besejle ruten. Om muligheden for at knytte en eneret til besejling af en færgerute henvises til bemærkningerne til § 3.

Definitionen i stk. 2 omfatter såvel tilfælde, hvor der både befordres personer, køretøjer og gods, som tilfælde, hvor det alene er en eller nogle af disse grupper, som befordres. Ud over gods i almindelig forstand vil f.eks. befordring af levende kreaturer være omfattet.

Endvidere omfattes både indenlandsk færgefart (cabotagesejlads), det vil sige ruter, hvor begge anløbssteder er beliggende i Danmark, og tilfælde, hvor alene et af anløbsstederne er beliggende i Danmark.

Til § 2

Bestemmelsen i stk. 1 giver staten, amtskommuner og kommuner hjemmel til selv at forestå færgedrift, når der foreligger en samfundsmæssig interesse heri. Bestemmelsen ændrer ikke ved udgangspunktet om, at 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.

Der er ikke med forslaget tilsigtet nogen forøgelse af det nuværende omfang af statslig færgedrift.

For så vidt angår amtskommuner og kommuner bemærkes, at disse hidtil efter de såkaldte kommunalfuldmagtsregler under visse forudsætninger har kunnet varetage færgedrift. Amtskommuner og kommuner kan således efter de nævnte regler etablere og drive kollektive færgetrafikforbindelser, når kommunen eller amtskommunen har en særlig interesse i at opretholde en sådan forbindelse for derved at sikre de kollektive trafikforbindelser i eller til og fra kommunen eller amtskommunen. Det er dog en betingelse, at den pågældende trafikforbindelse ikke er i strid med den overordnede landsplanlægning på området, samt at der for den eller de pågældende amtskommuner eller kommuner foreligger en særlig (amts)kommunal interesse i det omhandlede projekt. Det er endvidere en betingelse, at der består et rimeligt forhold mellem den (amts)kommunale interesse og størrelsen af det (amts)kommunale engagement. Der tilsigtes ikke med bestemmelsen nogen ændring i disse betingelser for (amts)kommunal færgedrift.

Med bestemmelsen i stk. 2 gives mulighed for, at staten som hidtil, jf. § 2 a i lov om Banestyrelsen, kan yde andre betaling for færgeruters drift. Endvidere lovfæstes den mulighed, som amtskommunerne og kommunerne hidtil har haft for efter de såkaldte kommunalfuldmagtsregler at yde andre betaling for færgedrift. Der er ikke i øvrigt tilsigtet nogen ændring af retstilstanden. Som omtalt ovenfor i afsnit 2 i de almindelige bemærkninger yder vedkommende amtskommuner og kommuner betaling for færgedrift til og fra øerne Læsø, Samsø og Ærø. Amtskommuner og kommuner yder desuden betaling for færgedrift til en række meget små øer.

Bestemmelsen skal endvidere ses i sammenhæng med de tilskud til færgedrift og investeringer i færger og færgelejer, som ydes af indenrigsministeren, amtskommuner og kommuner efter lov om trafikstøtte til de mindre øer. Indenrigsministeren har samtidig hermed fremsat forslag til lov om ændring af bl.a. lov om trafikstøtte til de mindre øer med henblik på at sikre, at betaling for færgedrift efter loven sker i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende lovforslag.

Trafikministeren fremsætter samtidig med nærværende forslag et forslag til ændring af bl.a. lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, hvorefter HT efter regler svarende til de regler, som efter nærværende lovforslag foreslås indført for staten, amtskommuner og kommuner, udbyder driften af vandbusser i Københavns Havn.

Aftalen om drift af en færgerute kan indeholde bestemmelser om, hvilke havne der skal anløbes, regel-

mæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanding, jf. cabotagesejladsforordningens artikel 4.

Bestemmelsen giver mulighed for, at vedkommende myndighed - i stedet for at drive færgeruten i eget regi - kan yde betaling for, at en operatør som modydelse påtager sig forpligtelser om de ovennævnte forhold. Bestemmelsen bygger på en sondring mellem en myndigheds indgåelse af en aftale om betaling for en operatørs levering af en modydelse og en myndigheds ensidige drifts- eller anlægsstøtte.

Det er derfor med lovforslaget tilsigtet at udelukke, at en myndigheds økonomiske engagement i forhold til en færgeoperatør består i andet end betaling af markedsprisen til operatøren for operatørens varetagelse af de nævnte hensyn på vegne af vedkommende myndighed, jf. dog nedenfor om kommunale fællesskaber i henhold til § 60 i den kommunale styrelseslov. En myndighed kan derfor ikke yde drifts- eller anlægsstøtte - hverken i form af tilskud, garantistillelse, el. lign. - til en operatør, som forestår færgedrift, idet sådan ensidig offentlig støtte ikke kan anses for betaling i henhold til lovforslagets § 2, stk. 2, for varetagelse af den offentlige interesse i drift af en færgerute.

Det vil således ikke være muligt, f.eks. for en kommune at yde støtte til dækning af et færgeselskabs driftsunderskud. Det gælder, uanset om det i færgeselskabets vedtægter er angivet, eller det på anden måde er forudsat, at færgeselskabet har til formål at drive færgefart på en rute, som kommunen har en interesse i bliver betjent. Tilsvarende vil en offentlig myndighed f.eks. ikke kunne påtage sig garantiforpligtelser for et sådant færgeselskabs anskaffelse eller ombygning af en færge.

Såfremt den offentlige myndighed ønsker, at der ved drift af en færgerute skal anvendes et bestemt fartøj eller en bestemt type fartøj, herunder et fartøj der opfylder nærmere angivne standarder, har myndigheden flere muligheder. Myndigheden kan selv tilvejebringe (dvs. købe, leje el. lign.) fartøjet og stille dette til rådighed for operatøren i medfør af en aftale efter § 2, stk. 2, jf. nærmere herom i bemærkningerne nedenfor til § 4. Myndigheden kan i stedet i forbindelse med aftaleindgåelsen eller udbudet, hvis et sådant skal finde sted efter § 4, stille krav til operatøren/tilbudsgiveren om, at denne skal forestå driften med et fartøj, der opfylder de omhandlede standarder. I sådanne tilfælde vil det således påhvile operatøren selv - og altså uden nogen form for offentlig støtte fra vedkommende myndighed - at tilvejebringe samt vedligeholde det af myndigheden påkrævede fartøj. Omkostningerne herved vil operatøren kunne søge inddækket i myn-

F. t. l. om færgefart

dighedens betaling efter § 2, stk. 2, for driften af færgeruten.

Myndigheden kan endvidere i forbindelse med aftaleindgåelsen eller udbudet, hvis et sådant skal finde sted efter § 4, stille som vilkår, at investeringer i færgemateriel foretaget af den vindende tilbudsgiver specielt til brug for driften af den pågældende færgerute vil skulle overtages af en efterfølgende operatør eller vindende tilbudsgiver til en pris, som tager højde for almindelige og sædvanlige afskrivninger af materiellet. Det vil endvidere være muligt at fastsætte vilkår om anvendelse af materiel, som inden lovens ikrafttræden har været anvendt i forbindelse med en privat operatørs færgedrift mellem de pågældende anløbssteder.

Det anførte om tilvejebringelse af færgemateriel gælder på tilsvarende vis for tilvejebringelse af færgelejer.

En aftale efter § 2, stk. 2, skal i henhold til § 4, stk. 1, som udgangspunkt udbydes. Trafikministeren fastsætter med hjemmel i § 4, stk. 5, efter forhandling med indenrigsministeren nærmere regler for gennemførelsen af det udbud, der skal foretages, forinden aftale om færgedrift kan indgås. Disse regler vil bl.a. indeholde bestemmelser om, at det offentlige udbud skal offentliggøres på passende vis, og at det skal fremgå af udbudet, hvilke krav vedrørende havneanløb, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffør og bemanning m.v. tilbudsgiver i givet fald skal opfylde.

Bestemmelsen i § 2, stk. 3, indebærer, at offentlig betaling for varetagelsen af færgedrift skal koordineres således, at der kun indgås én aftale om en routes drift ad gangen. Se hertil § 5, stk. 3, for så vidt angår aftaler, som omfattes af kravet om udbud vedrørende drift i hel eller delvis samme periode. Bestemmelsen indeholder en forudsætning om, at offentlig betaling til andre for varetagelsen af driften i en færgerute kun er mulig, hvis der ikke mellem de pågældende anløbsstrækninger allerede på almindelige kommercielle markedsvilkår drives en færgerute, som opfylder samfundets behov.

Med bestemmelsens stk. 4 sammenholdt med § 5, stk. 4, og § 8, nr. 6, overføres den eksisterende bestemmelse i § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt (lovbekendtgørelse nr. 260 af 4. maj 1998). Efter sidstnævnte bestemmelse kan trafikministeren pålægge A/S Storebæltsforbindelsen i et nærmere bestemt omfang at opretholde en bilfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat og en bilfærgeforbindelse mellem Spodsbjerg og Tårs. Be-

stemmelsen har baggrund i den politiske aftale af 12. juni 1986 (Storebæltsforliget).

Der var på forligstidspunktet en formodning for, at såvel en nordlig som en sydlig færgerute kunne opretholdes på driftsøkonomisk grundlag enten helt uden statens medvirken eller gennem DSB's virksomhed. For det tilfælde, at denne formodning ikke skulle holde stik, blev det i forliget aftalt, at det selskab, der forestår Storebæltsforbindelsen, skulle være forpligtet til at opretholde en færgedrift på disse ruter. Det er en forudsætning bag den gældende § 13 i lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, at underskuddet ved drift af færgeruter skal inddækkes af de afgifter, som betales for benyttelse af motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Der er i tilknytning til kontrakten mellem Vejdirektoratet og SFDS af 1991 A/S af 17. marts 1989 med tillæg af 19. juni 1991 den 14. juli 1998 indgået en aftale mellem rederiet Sydfynske A/S og A/S Storebæltsforbindelsen om besejlingen af ruten Spodsbjerg-Tårs. Formålet med aftalen er at fastsætte principperne for eventuel betaling for driften i aftaleperioden til Spodsbjerg-Tårs rutens midlertidige operatør, således at der udbetales driftsstøtte til denne, såfremt betingelser i aftalen herfor er opfyldt. Sydfynske A/S forpligter sig med aftalen til at udarbejde materiale til A/S Storebæltsforbindelsen vedrørende trafikgrundlaget og trafikindtægter, således at dette kan anvendes i forbindelse med et kommende udbud. Aftalen trådte i kraft med åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel og ophører, når en ny operatør er udvalgt efter udbud og er klar til at overtage sejladsen, påregneligt den 1. april 2000.

Overførslen til § 2, stk. 4, er ordensmæssigt begrundet og indebærer ikke nogen ændring af retstilstanden. Med forslaget § 5, stk. 4, er det præciseret, at det er A/S Storebæltsforbindelsen, der efter pålæg fra trafikministeren udbyder driften af de pågældende bilfærgeruter.

Såvel ved stat, amtskommuner og kommuners egen drift af færgeruter som ved udbud af varetagelsen af driften må inddrages relevante miljø- og energimæssige forhold. Ifølge cirkulære nr. 26 af 7. februar 1995 om miljø- og energihensyn ved statslige indkøb og Aftale mellem miljø- og energiministerens og Kommunernes Landsforening, Amtrådsforeningen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om miljø- og energihensyn ved indkøb i kommuner og amtskommuner skal det offentlige ved indkøb eller medfinansiering af produkter eller tjenesteydelser inddrage miljø- og energihensyn.

Til § 3

Med bestemmelsens stk. 1 gives der mulighed for, at trafikministeren, amtsråd og kommunalbestyrelser i særlige tilfælde, hvor nærmere bestemte betingelser er opfyldt, kan give eneret til at drive færgerute mellem bestemte anløbssteder eller nærmere angivne kyststrækninger.

Med "hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor" i stk. 1, nr. 1, sigtes navnlig mod tilfælde, hvor der er behov for at supplere en aftale om betaling fra det offentlige for varetagelsen af en rutes drift med en eneret for den operatør, som modtager betalingen. Det gælder navnlig i de tilfælde, hvor der er risiko for, at en betalingsordning vil kunne blive undergravet eller udhulet af en senere tilkomne operatør, som alene vil drive færgeruten på kommercielt bæredygtige afgang, og som derfor mindsker indtjeningen hos den operatør, som modtager betaling, med det resultat, at behovet for betaling fra det offentlige øges. Eneretten kan i disse særlige tilfælde anvendes til at undgå dette.

Der kan desuden i særlige tilfælde være behov for at give eneret til at drive færgerute, uden at der samtidig ydes betaling for driften af den pågældende rute. Der kan således tænkes tilfælde, hvor en tilstrækkelig drift, som det ikke er muligt at gennemføre på kommercielt grundlag i fri konkurrence, vil kunne opnås alene i kraft af, at der under vilkår om opretholdelse af en tilstrækkelig færgedrift gives eneret til driften, jf. herved bestemmelserne i nr. 2 og stk. 2. I sådanne tilfælde, hvor eneretten m.v. ikke er knyttet til en aftale om betaling, jf. § 2, stk. 2, skal der i meddelelsen om eneret m.v. anføres de nærmere vilkår for enerettens opretholdelse. Der vil som ved indgåelse af aftaler efter § 2, stk. 2, kunne fastsættes vilkår om, hvilke havne der skal anløbes, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffer og bemanding, jf. cabotage-sejladtsforordningens artikel 4.

Efter stk. 1, nr. 2, er det en betingelse, at ingen driver en færgerute mellem de pågældende anløbssteder eller kyststrækninger på almindelige kommercielle markedsvilkår, jf. herved tillige Kommissionens retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med stk. 2, som uanset betingelsen i nr. 2 giver mulighed for - når de øvrige betingelser i stk. 1 er opfyldt - at begrænse retten til at drive færgerute således, at der udover eksisterende operatørers drift alene kan drives færgefart af én operatør. En operatørs igangværende drift på markedsvilkår af den pågældende rute må således ikke udelukkes ved, at der meddeles eneret til at drive færgerute mellem de til driften benyttede anløbssteder el-

ler kyststrækninger. Dette gælder uanset omfanget af den igangværende drift.

Med drift på "almindelige kommercielle markedsvilkår" forstås drift, som kan opretholdes uden offentlig betaling, jf. § 2, stk. 2, eller betaling som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4, og uden eneret m.v. i henhold til § 3.

Efter stk. 1, nr. 3, udgør en operatørs meddelelse om at have til hensigt at drive en færgerute kun en forhindring for meddelelse af eneret til færgedrift på den pågældende rute, hvis meddelelsen til den pågældende myndighed fremkommer som reaktion på myndighedens udbud af eneretten til at drive færgerute, jf. § 4, stk. 3, eventuelt med tilhørende aftale om betaling for varetagelsen af driften, jf. § 4, stk. 1, og § 2, stk. 2 eller 4. Operatørens meddelelse om at have til hensigt at drive en færgerute må endvidere indeholde et tilsagn om på almindelige kommercielle markedsvilkår at ville drive en færgerute i et omfang som angivet i udbudsvilkårene.

Hvis operatøren efterfølgende meddeler, at han alligevel ikke agter at drive færgefart på ruten, kan den pågældende myndighed se bort fra meddelelsen, således at eneretten til færgefart på den pågældende rute kan udbydes eller et igangværende udbud gennemføres uden hensyntagen til meddelelsen.

I de tilfælde, hvor operatøren efter meddelelsen har påbegyndt driften af ruten, men herefter ophører hermed, vil der - under forudsætning af, at de øvrige betingelser herfor er opfyldt - kunne meddeles eneret til en anden operatør til drift af ruten.

Efter stk. 1, nr. 4, er det en betingelse for meddelelse af eneret, at ingen driver færgefart på den pågældende rute i henhold til en aftale omfattet af § 2, stk. 2, eller en aftale som følge af pålæg efter § 2, stk. 4. Det forudsættes således, at den pågældende myndighed i forbindelse med vurderingen af, om der er grundlag for at udbyde en aftale om betaling for varetagelsen af en rutes drift, samtidig vurderer, om der foreligger en sådan særlig situation - herunder tilstedeværelsen af betingelserne i nr. 1, 2 og 3 - at der er grundlag for samtidig at udbyde eneretten til drift på ruten. Det bemærkes, at bestemmelsen i nr. 4 ikke er til hinder for meddelelse af eneret til en operatør, som tidligere har været part i en aftale i henhold til § 2, stk. 2.

Når der er meddelt eneret til drift af en færgerute, er dette efter sagens natur ikke foreneligt med, at andre myndigheder meddeler eneret til drift af samme rute. Det vil derfor være op til den pågældende offentlige myndighed at vurdere, hvorvidt der foreligger det fornødne grundlag for at give eneret, herunder undersøge hvorvidt meddelelse af eneret vil være i strid med en

allerede af anden myndighed meddelt eneret. Udstedelse af eneret forudsættes kun anvendt i tilfælde, hvor hensynet, jf. stk. 1, nr. 1, ikke kan tilgodeses på anden måde, og anvendt med den mindst mulige geografiske udstrækning.

Det bemærkes, at trafikministeren med hjemmel i § 4, stk. 5, vil kunne fastsætte nærmere regler om bl.a. udbud af enerettigheder, således at de pågældende myndigheder sikres information herom, og det undgås, at der udbydes eller meddeles enerettigheder, som er uforenelige med en allerede udbudt eller meddelt eneret.

Det forudsættes, at det som udgangspunkt er kommunalbestyrelsen eller amtsrådet i den berørte kommune eller amtskommune, der for at sikre varetagelsen af lokale eller regionale behov for opretholdelsen af den pågældende rutes drift skal kunne give eneret til at drive færgerute det pågældende sted. Trafikministerens mulighed for at give eneret forudsættes alene anvendt i helt særlige tilfælde, hvor landsdækkende hensyn taler herfor.

Muligheden for at give eneret gælder kun for anløbssteder og kyststrækninger beliggende her i landet, jf. hertil Rådets forordning (EØF 4055/86) om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet, som ændret ved forordning (EØF 3573/90) af 4. december 1990 (EFT 1986 L 378/1 og EFT 1990 L 353/16), hvorefter der som udgangspunkt er fri adgang til at udføre søtransport mellem medlemsstater og mellem medlemsstater og tredjelande.

Efter stk. 2 er der mulighed for at begrænse adgangen til at drive færgerute mellem nærmere angivne anløbssteder eller kyststrækninger, selvom der allerede drives færgerute det pågældende sted. Eksisterende drift kan ikke udelukkes, men retten til at drive færgerute kan begrænses således, at det ud over allerede eksisterende drift forbeholdes en enkelt operatør at drive færgerute.

Med stk. 3 bestemmes, at det er den myndighed, der i overensstemmelse med § 5, stk. 1-3, har foretaget udbudet af den pågældende færgedrift, som meddeler eneret eller begrænsning af retten til at drive færgerute. Der henvises til bemærkningerne til § 5, stk. 3.

Det vil efter bestemmelsen kunne forekomme, at et amtsråd eller en kommunalbestyrelse giver eneret efter stk. 1 eller meddelelse efter stk. 2 vedrørende anløbssteder eller kyststrækninger, som ikke er beliggende i den pågældende (amts)kommune. I det omfang, den pågældende kommunale myndighed herved giver eneret m.v., som vedrører anløbssteder eller kyststrækninger beliggende i en amtskommune eller

kommune, hvor amtsrådet eller kommunalbestyrelsen ikke er omfattet af § 5, stk. 1-3, fordi disse myndigheder ikke ønsker at yde betaling efter § 2, stk. 2, eller give eneret m.v. jf. § 3, stk. 1-2, forudsættes det, at sidstnævnte myndigheder orienteres herom, inden eneretten m.v. gives.

Til § 4

Med bestemmelsen fastsættes et grundlæggende krav om, at driften af færgeruter, som det offentlige yder betaling for, og færgeruter, hvortil der gives eneret til driften, skal udbydes.

Til bestemmelsens stk. 1 bemærkes, at de fæргеaktiviteter, som varetages af den pågældende offentlige myndighed selv, uden at der ydes betaling fra andre myndigheder og uden brug af fremmede operatører, ikke skal udbydes, også selvom driften på de ønskede vilkår ikke kan finansieres alene over taksterne.

Dette gælder således for statsvirksomheden BornholmsTrafikken, som er oprettet ved lov om BornholmsTrafikken (lov nr. 272 af 23. maj 1973), og som efter loven har til formål at drive trafik med passagerer, post og gods til og fra Bornholm.

Dette gælder endvidere for kommuners, amtskommuners og kommunale fællesskabers egen drift af færgeruter under anvendelse af egne økonomiske midler, herunder for så vidt angår kommunale fællesskaber midler fra de kommuner, der deltager i fællesskabet.

Det gælder imidlertid ikke for en offentlig myndigheds, f.eks. et kommunalt fællesskabs, drift af en færgerute, når der fra andre offentlige myndigheders side, f.eks. de kommuner, der ikke deltager i det kommunale fællesskab, ydes betaling for driften. I sådanne tilfælde skal der foretages udbud af aftalen om betaling. Det samme gælder i tilfælde, hvor der ydes statslige tilskud til (amts)kommuners varetagelse af en færgerutes drift, uanset at (amts)kommunen selv skal forestå driften af den pågældende færgerute.

For så vidt angår de vilkår om færgedriften, som udbudet bl.a. skal indeholde, henvises til bemærkningerne til § 2, stk. 2.

I § 4, stk. 2, foreslås, at trafikministeren bemyndiges til at fastsætte, at aftaler, hvis anslåede samlede værdi ikke overstiger et beløb svarende til det maksimale samlede de minimis-støttebeløb i henhold til Europa-Kommissionens bestemmelser om de minimis-støtteordninger (Kommissionens brev af 23. marts 1993 om brugen af de minimis-reglen i rammebestemmelserne for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder som ændret ved Meddelelse fra Kommissionen af 6. marts 1996 om de minimis-støtteordninger (EFT 1996 C 68/9)), ikke omfattes af udbuds-

kravet i § 4, stk. 1. Det maksimale samlede de minimis-støttebeløb er for tiden 100.000 Euro over en periode på 3 år, der begynder ved udbetalingen af den første de minimis-støtte. Om baggrunden for bestemmelsen henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 5, Forholdet til EU-retten.

Ved en aftales anslåede værdi forstås størrelsen af den betaling, som i henhold til en aftale om varetagelsen af driften skønnes at ville skulle ydes af stat, amtskommune, kommune eller A/S Storebæltsforbindelsen. I tilfælde, hvor flere aftaler om betaling for samme færgerutes drift udbydes samtidig, er det den samlede anslåede værdi af aftalerne, dvs. den anslåede værdi af den samlede betaling, som ikke må overstige beløbet svarende til det maksimale de minimis-støttebeløb.

I stk. 3 er det fastsat, at der kun kan gives eneret til drift af en færgerute, jf. § 3, stk. 1, eller meddeles begrænsning i retten til at drive færgerute, jf. § 3, stk. 2, efter forudgående udbud. Der skal foretages udbud, uanset hvilken værdi driften af færgeruten har, og uanset om en offentlig myndighed yder betaling for varetagelse af driften.

I tilfælde, hvor det påtænkes at give eneret til at drive færgerute eller meddelelse i henhold til § 3, stk. 2, og det samtidig hermed påtænkes at yde betaling for varetagelsen af færgedriften i henhold til § 2, stk. 2, eller som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4, for helt eller delvis samme periode, skal der foretages et samlet udbud af eneret eller retten, jf. § 3, stk. 2, og betaling for driften, se forslaget § 5, stk. 3, og bemærkningerne hertil. En eneret eller begrænsning efter § 3, stk. 2, må endvidere ikke gribe ind i en eksisterende aftale om betaling for driften, jf. § 3, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

I stk. 4 bestemmes, at udbud efter stk. 1 og 3 højst kan omfatte en periode på op til 5 år. Grænsen er af født af Europa-Kommissionens EF-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, hvorefter kontraktperioden for forsyningsforpligtelser skal være rimelig og ikke for lang (normalt omkring 5 år), da kontrakter for betydeligt længere perioder risikerer at skabe et (privat) monopol.

Efter kontraktperiodens udløb kan der udbydes en ny kontrakt på lignende eller ændrede vilkår.

Til bestemmelsens stk. 5 bemærkes, at offentlige tjenesteydelsesaftaler vedrørende færgefart ikke er omfattet af udbudsreglerne i afsnit III-VI i Rådets direktiv 92/50 EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler (tjenesteydelsesdirektivet) som æn-

dret ved Europaparlamentets/Rådets direktiv 97/52 (EFT 1997 L 328/1). Dette følger af direktivets art. 8 og art. 9, jf. bilag I A, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 789 af 5. november 1998 om fremgangsmåden ved offentlige indkøb af tjenesteydelser i Den Europæiske Union. Offentlige tjenesteydelsesaftaler vedrørende færgefart, som overstiger tærskelværdien i tjenesteydelsesdirektivets art. 7, er imidlertid ifølge direktivets art. 9, jf. bilag I B, kategori 19, omfattet af reglerne i direktivets art. 14 og 16 vedrørende angivelse af tekniske specifikationer i udbudsmaterialet og meddelelse til Kontoret For De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer om indgåede aftaler. Endvidere finder udbudsreglerne i Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation (forsyningsvirksomhedsdirektivet) som ændret ved Europaparlamentets/Rådets direktiv 98/4 (EFT 1998 L 101/1) ikke anvendelse, jf. direktivets art. 2 modsætningsvis.

I Kommissionens retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren anføres, at offentligt udbud af forsyningspligtigheder skal offentliggøres på passende vis, og at alle krav om tjenesternes omfang og hyppighed, kapacitet, priser og den krævede standard skal angives på en klar og gennemsigtig måde, således at alle EF-transportvirksomheder med adgang til ruten (i henhold til EF-lovgivningen) har lige mulighed for at afgive tilbud.

Af hensyn til at opnå gennemsuelighed og ensartethed på området fastsætter trafikministeren efter forhandling med indenrigsministeren i overensstemmelse hermed nærmere regler om, hvorledes varetagelsen af driften af en færgerute kan udbydes. Der vil blive tale om bestemmelser, som sikrer, at der afholdes et udbud, som er offentligt, således at alle EU-redere får adgang til at deltage i udbudet. Det vil endvidere omfatte bestemmelser om, at det skal fremgå af udbudet, hvilke krav vedrørende havneanlæg, regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed, kapacitet, tariffier og bemanding tilbudsgiver i givet fald skal opfylde.

Der vil desuden kunne fastsættes bestemmelser om, at relevante offentlige myndigheder i forbindelse med etableringen af nye ruter høres i relation til natur- og miljøinteresser.

Der vil herudover på tilsvarende vis kunne fastsættes nærmere regler om udbud af enerettigheder. Bemyndigelsen vil desuden anvendes til at fastsætte regler om offentliggørelse af udbud og information om indgåede aftaler og meddelte enerettigheder.

Til § 5

Bestemmelsen fastlægger kompetencen til afholdelse af udbud efter forslagets § 4.

I stk. 1 bestemmes som udgangspunkt, at det er den myndighed, der agter at indgå aftale efter § 2, stk. 2, eller meddele eneret efter § 3, som skal foretage udbudet.

I stk. 2 er det nærmere angivet, at det er trafikministeren, der foretager udbudet i de tilfælde, hvor staten agter at indgå aftale om færgedrift.

Vedrørende færgeruter, hvor alene staten yder betaling for driften, kan oplyses følgende:

Besejlingen af færgeruterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav administreres i dag efter bestemmelsen i § 2 a i lov om Banestyrelsen, hvorefter staten ved Banestyrelsen udbyder disse ruter, og staten kan yde betaling for driften af ruterne.

Færgeruten Bøjden-Fynshav blev etableret ved lov nr. 179 af 25. maj 1962 om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav og blev herefter drevet af DSB. Samsø blev oprindelig besejlet som led i ruten Kalundborg-Samsø-Århus, som DSB overtog i 1914 fra DFDS. Fra 1979 drev DSB's rederivirksomhed overfarten mellem Kalundborg og Samsø.

DSB Rederi A/S overtog ved selskabets dannelse, jf. lov nr. 231 af 4. april 1995, DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende rederivirksomhed. I lovens § 5, stk. 3, blev det bestemt, at selskabets forpligtelse til drift af bl.a. overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav var betinget af, at staten ydede betaling herfor. Det anførtes i lovens forarbejder, at dette indebar, at det egentlige ansvar for opretholdelsen af disse ruter fortsat påhvilede staten og dermed også den økonomiske forpligtelse i forbindelse hermed.

Ved lov nr. 1231 af 27. december 1996 om ændring af lov om DSB Rederi A/S blev § 5, stk. 3, ophævet, og det blev bestemt, at forpligtelsen for DSB Rederi A/S til at drive overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav ophørte med udgangen af 1996. Samtidig blev bestemt, at staten ved DSB skulle udbyde besejlingen af disse overfarter med virkning fra 1. januar 1997, og at staten kunne yde betaling for driften af overfarterne, jf. lovens § 5, stk. 4.

Ved lov nr. 291 af 18. maj 1998 ophævedes lov om DSB Rederi A/S, herunder § 5, stk. 4, og bestemmelsen blev indsat i lov om Banestyrelsen m.v., således at staten ved Banestyrelsen udbyder overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav, og staten kan yde betaling for driften af overfarterne. Ruterne er efterfølgende blevet udbudt i EU-licitation. DSB Rederi A/S, nu Scandlines AG, vandt licitationen vedrørende ruten Bøjden-Fynshav, mens Samsø Linien ApS

vandt licitationen vedrørende ruten Kalundborg-Samsø. Kontrakterne udløber henholdsvis den 1. maj 2003 og 1. december 2003. Kontrakterne opretholdes med forslaget.

Trafikministeren overtager med forslaget Banestyrelsens rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakterne af 27. august 1997 og 3. september 1997 med tillæg af henholdsvis 29. september 1998 og 6. august 1998 mellem Banestyrelsen og henholdsvis Samsø Linien ApS og Aktieselskabet Sydfyenske Dampskibsselskab om driften af færgeruterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav. Kontrakterne berøres i øvrigt ikke af forslaget.

Det forudsættes med forslaget, at der i forbindelse med kontraktens udløb i overensstemmelse med retningslinierne omtalt i bemærkningerne til forslagets § 2, stk. 2, tages stilling til, om der fortsat er grundlag for at opretholde det statslige økonomiske engagement i ruterne. Forslaget indebærer endvidere, at der også herefter med passende mellemrum foretages en vurdering af, om der er samfundsmæssigt behov for opretholdelse af de nævnte ruter.

Bestemmelsen i stk. 3 omhandler situationer, hvor flere myndigheders ønske om at yde betaling for varetagelsen af driften af en færgerute, jf. § 2, stk. 2, og/eller at meddele eneret m.v., jf. § 3, stk. 1 og 2, vedrører samme færgerutes drift, eller helt eller delvis samme anløbssteder eller kyststrækninger og vedrører helt eller delvis samme periode.

Bestemmelsen indebærer, at de berørte myndigheder i sådanne tilfælde som udgangspunkt indbyrdes skal aftale, hvilken myndighed der skal foretage udbudet. For de særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt for de pågældende myndigheder at nå til enighed om, hvem der skal foretage udbudet, kan myndighederne eller én af disse anmode trafikministeren om at træffe afgørelse herom. Det følger samtidig heraf, at trafikministeren i tilfælde, hvor ministeren sammen med andre myndigheder omfattes af bestemmelsens 1. eller 2. pkt., og hvor der er uenighed om, hvem der skal afholde udbudet, kan afgøre dette.

Hensigten med bestemmelsen er at skabe en forpligtelse for de pågældende myndigheder til at koordinere udbud vedrørende samme færgerute, således at der undgås spild af administrative og økonomiske ressourcer som følge af, at myndighederne hver for sig foretager et udbud vedrørende den samme færgerute.

Efter stk. 4 foretages udbud af ruter, hvor A/S Storebæltsforbindelsen, jf. § 2, stk. 4, yder betaling for rutens opretholdelse som hidtil af selskabet selv.

Kontrakten af 17. marts 1989 med tillæg af 19. juni 1991 mellem Vejdirektoratet og SFDS af 1991 A/S og

udfyldende aftale af 14. juli 1998 mellem A/S Storebæltsforbindelsen og Sydfynske A/S om betaling for driften af færgeruten Spodsbjerg-Tårs berøres ikke af forslaget.

Trafikministeriet deltager som nævnt i de almindelige bemærkninger, afsnit 2, i en støtteordning i forhold til besejlingen af Læsø. I henhold til aktstykke nr. 472 af 23. maj 1978 yder Trafikministeriet tilskud til Andelsfærgeselskabet Læsø A.m.b.A til dækning af 1/3 af selskabets driftsunderskud, dog højst 726.872 kr. under forudsætning af, at Nordjyllands Amt og Læsø Kommune dækker den resterende del af underskuddet. Det samlede tilskud til færgeselskabet udgjorde i 1997 7.647.872 kr. Tilskuddet fra amtskommune og kommune ydes i forlængelse af Indenrigsministeriets tilskud til Læsø Kommune efter § 22 i lov om kommunal udligning og tilskud til kommuner og amtskommuner. Det anses på den baggrund for hensigtsmæssigt at samle støtteordningen i udligningslovens regi, således at Indenrigsministeriet overtager det statslige engagement i støtteordningen. En sådan overførsel er indeholdt i forslag om ændring af lov om kommunal udligning og tilskud til kommuner og amtskommuner, som er fremsat samtidig med dette forslag.

Til § 6

Klagenævnet for Udbuds vurdering af indkomne klager skal ske ud fra denne lov og regler om udbud af besejlingen af færgeruter fastsat efter § 4, stk. 5. De efter sidstnævnte bestemmelse fastsatte regler forventes at få et indhold, som har en række paralleller til de regelsæt, der normalt danner grundlaget for Klagenævnet for Udbuds vurdering af indkomne klager. Det er derfor anset for hensigtsmæssigt, at klager over afgørelser om udbud vedrørende færgedrift kan indbringes for klagenævnet.

De bestemmelser i lov om Klagenævnet for Udbud (udbud af bygge- og anlægsarbejder og indkøb i De Europæiske Fællesskaber), som for nærværende finder tilsvarende anvendelse, er bestemmelserne i § 5, § 6, stk. 1, og §§ 7-13, 13 b og 13 c.

Afgørelsen af, om der foreligger retlig interesse i overensstemmelse med stk. 2, svarer til den afgørelse, som klagenævnet skal træffe efter § 4, stk. 1, nr. 1, i lov om Klagenævnet for Udbud.

Til § 7

Med bestemmelsen tages højde for den situation, at trafikministeren helt eller delvist overfører kompetencen efter loven til en myndighed eller offentlig institution under ministeren. Trafikministerens kompetence forventes overført til Færdselsstyrelsen.

Til § 8

For så vidt angår indholdet af de ældre regelsæt omfattet af bestemmelsens nr. 1-5 henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2. Fælles for bestemmelserne er, at de er forældede og med undtagelse af bestemmelsen i § 4 i lov om bestyrelsen af færgævæsenet om meddelelse af eneret ikke længere er af betydning for færgefarten.

Ophævelsen af bestemmelserne nævnt i nr. 6 og 7 er et led i overførslen og tilpasningen af bestemmelserne til nærværende lov.

Til § 9

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at offentlige myndigheders betaling for færgedrift og udstedelse af enerettigheder m.v. efter ikrafttrædelsesdatoen den 1. januar 2000 skal finde sted i overensstemmelse med lovens bestemmelser, herunder om udbud.

Kontrakter om færgedrift, som offentlige myndigheder har indgået inden den 1. januar 2000, er derimod ikke omfattet af loven. Spørgsmålet om, hvorvidt sådanne aftaler kan opretholdes, beror således på anden lovgivning, herunder cabotagesejladsforordningen.

I stk. 2 bemyndiges trafikministeren til fastsætte nærmere regler om ophør af enerettigheder udstedt i henhold til lov om bestyrelsen af færgævæsenet og om udbud af varetagelsen af driften af færgeruter, som har været omfattet af sådanne enerettigheder.

Europa-Kommissionen har bedt den danske regering om, at de udstedte enerettigheder til færgedrift mellem Ærø, Langelands vestkyst og Fyns sydkyst og mellem Samsøs vestkyst og Jyllands østkyst fra og med Århus Havn til og med Hov Havn bringes til ophør snarest muligt. Trafikministeren har indledt drøftelser med de pågældende myndigheder og rederier herom. Kommissionen har efterfølgende henstillet, at enerettighederne bringes til ophør senest inden udgangen af år 2003.

Med bemyndigelsen gives trafikministeren mulighed for efter afslutningen af de nævnte drøftelser at fastsætte nærmere regler for bevillingernes ophør med henblik på efterkommelse af Kommissionens henstilling. Med bemyndigelsen gives endvidere mulighed for, at ministeren kan fastsætte regler om udbud vedrørende færgeruter, som har været omfattet af sådanne enerettigheder, såfremt lovens betingelser for gennemførelse af udbud i øvrigt er opfyldt. Det forudsættes, at reglerne om udbud vedrørende de pågældende færgeruter skal træde i kraft samtidig med enerettighedernes ophør.

Bestemmelsen giver ikke hjemmel til ekspropriative indgreb.

Til § 10

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.

**»Lov om
Bestyrelsen af færgevæsenet¹⁾**

Vi Christian den Niende, af Guds nåde konge til Danmark, de Venders og Gothers, hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, gør vitterligt: Rigsdagen har vedtaget og vi ved vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1

Tilsynet med de ifølge allerhøjeste resolution af 30. juni 1871 under Indenrigsministeriet henlagte privilegerede færgesteder med undtagelse af det ved Helsingør overgår til vedkommende amtsråd under indenrigsministerens kontrol. Som følge heraf bortfalder det hidtil politimestrene påhvilende tilsyn med disse færgesteder.

Loven af 3. maj 1867 forandres derhen, at politisager angående indgreb i de nævnte færgesteders eneret kun behandles som offentlige, når påtale finder sted efter begæring af vedkommende amtsråd.

§ 2

Amtsrådene indtræder i de Indenrigsministeriet for tiden i henhold til lovgivningen og de for de enkelte færgesteder udfærdigede bevillinger eller andre adkomster tilkommende rettigheder, derunder også retten til at oppebære de afgifter, der i henhold til de pågældende bevillinger eller adkomster skulle udredes til statskassen af fær-

gestederne, for så vidt de ikke er tillagte domænerne. Dog kan der kun med postbestyrelsens samtykke foretages forandringer i de for de enkelte færgesteder med hensyn til postens befordring gældende bestemmelser.

§ 3

For så vidt der til færgestedernes forbedring og udvidelse eller fremtidige vedligeholdelse udfordres udgifter udover, hvad der kan pålægges privilegiehaveren, eller sådanne foranstaltninger nødvendiggør færgeprivilegiens afløsning, vil der, så ofte amtsrådet dertil finder anledning, være at indlede forhandlinger med Indenrigsministeriet angående de foranstaltninger, som skulle træffes, samt angående tilvejebringelsen af de fornødne pengemidler.

§ 4

Efter indstilling fra vedkommende amtsråd kan indenrigsministeren dels tillade, at et under rådets bestyrelse hørende privilegeret færgested nedlægges, dels meddele bevilling til oprettelsen af nye. Amtsrådet kan forny de færgebevillinger, der er udfærdigede på tid; men ligesom nye bevillinger kun kunne meddeles for en persons levetid eller for visse år, kan der ved fornyelsen af ældre ej heller gives disse anden varighed.

¹⁾ Udfærdiget igennem Indenrigsministeriet. Se Rigsdagstidende for 1873-74: Landsth. Tid. sp. 21-23, 43-49, 63, 344, 385, 429-73, 646-47: Folketh. Tid. sp. 1339, 1377-91, 1459-63: tillæg A sp. 1265-78: tillæg B sp. 35-38: tillæg C sp. 63-64, 109-10. Jf. bekendtgørelse af 30. juni 1871 i Lovtidenden for 1871 side 394-95 og cirkulære af 23. marts 1872 i Ministerialtidende for 1872 A side 62.«

§ 5

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Denne lov, der ikke gælder for Færøerne, træder i kraft den 1. april 1874.

Givet på Amalienborg, den 21. marts 1874

Under vor Kongelige Hånd og Segl

CHRISTIAN R

(L.S.)

/ C. A. Fonnesbech

Til lovforslag nr. L 184. Skriftlig fremsættelse (11. februar 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om færgefart.
(Lovforslag nr. L 184).

Formålet med dette forslag er at skabe et lovgrundlag for de mange færgeruter, der drives i Danmark for at sikre transporten for øboere og imellem landsdele, men som ikke kan drives på almindelige kommercielle vilkår. Lovforslaget indeholder sammen med indenrigsministerens samtidige forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til amtskommuner og kommuner og lov om trafikstøtte til de mindre øer en modernisering af rammerne for det offentliges engagement i færgedrift og tilsigter at fastlægge rammer for en effektiv færgedrift, hvor der ikke kan gennemføres færgedrift på almindelige markedsvilkår med et tilstrækkeligt serviceniveau.

Lovforslaget indeholder således nye generelle regler for offentlige myndigheders indgåelse af aftaler med andre om betaling for varetagelsen af færgedrift og offentlige myndigheders meddelelse af eneret til færgedrift. Reglerne indebærer, at der som udgangspunkt skal foretages udbud forud for indgåelsen af aftaler og meddelelse af enerettigheder. Aftaler af begrænset økonomisk værdi er dog efter forslaget undtaget fra udbudskravet. Endvidere kan en myndigheds egen færgedrift med egne ansatte og med egne økono-

miske midler som hidtil gennemføres uden udbud.

Med lovforslaget er således sikret, at offentlig betaling for færgedrift og meddelelse af enerettigheder til færgedrift sker i overensstemmelse med gældende EU-retlige regler, navnlig Rådets forordning (3577/92) om cabotagesejlads og Europa-Kommissionens retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren.

Lovforslaget indholder desuden en samling og sanering af bestemmelser inden for Trafikministeriets ressort vedrørende besejlingen af færgeruter i Danmark. Forslaget indebærer en ophævelse af den gældende lov om bestyrelsen af færgevæsenet (lov nr. 32 af 21. marts 1874) med tilhørende regelsæt og en overførelse af gældende bestemmelser om færgedrift i lov om Banestyrelsen m.v. og lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.

Lovforslagets bestemmelser om udbud betyder, at den enkelte operatør i videre omfang end tidligere vil have mulighed for i konkurrence med øvrige operatører på markedet at forestå driften af færgeruter mod offentlig betaling. Lovforslaget skønnes ikke at medføre merudgifter for det offentlige, og forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2000.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og villige behandling.