

Lovforslag nr. L 134. Fremsat den 13. december 1988 af Tommy Dinesen (SF), Margrete Auken (SF), Ole Henriksen (SF), Ingerlise Koefoed (SF), Stilling (SF) og Ebba Strange (SF)

Forslag

til

Lov om drift af færgeruter

Kapitel 1

Formål

§ 1. Denne lov har til formål:

- 1) at sikre en forsvarlig trafikbetjening mellem landsdelene og til øsamfundene samt mellem danske og udenlandske havne, først og fremmest ved gennem en rationel opgavefordeling mellem de enkelte færgeruter at samle trafikunderlaget for disse,
- 2) at sikre den bedst mulige ressourceudnyttelse gennem en rimelig arbejdsdeling mellem de forskellige trafikmidler, der udfører kollektiv persontrafik mellem landsdelene og til øsamfundene samt mellem danske og udenlandske havne, og
- 3) at muliggøre indpasningen af lokale færgeruter i de trafikordninger, der i medfør af lovgivningen om den kollektive persontrafik indføres i de enkelte amtskommuner og i hovedstadsområdet.

Kapitel 2

Definition

§ 2. Ved en færgerute forstås søtransport, hvor der regelmæssigt i henhold til en forud offentliggjort fartplan overføres enten personer, jernbanevogne, køretøjer eller containere mellem to eller flere anløbssteder.

Kapitel 3

Tilladelse

§ 3. Til driften af en færgerute kræves tilladelse, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Undtaget fra kravet i stk. 1 er færgeruter, for hvilke der foreligger specielt lovgrundlag.

Stk. 3. Undtaget fra kravet i stk. 1 er endvidere færgeruter, der drives inden for havneområder eller på ferske vande.

Stk. 4. Den tilladelsesudstedende myndighed kan efter ansøgning undtage færgeruter, der er uden trafikal betydning for trafikken mellem landsdelene og til øsamfundene samt mellem danske og udenlandske havne, fra kravet om tilladelse.

§ 4. Tilladelse i henhold til § 3 gives,

- 1) hvor ruten drives mellem anløbssteder beliggende udelukkende i hovedstadsområdet af Hovedstadsrådet,
- 2) hvor ruten drives mellem anløbssteder beliggende udelukkende i én amtskommune uden for hovedstadsområdet af amtsrådet eller, såfremt der er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed i amtskommunen, af det udvalg, der er nævnt i § 4, stk. 2, i lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet,
- 3) i alle andre tilfælde af trafik- og kommunikationsministeren.

Stk. 2. For så vidt angår de i stk. 1, nr. 3, omhandlede ruter, der drives af DSB, og som ikke omfattes af § 3, stk. 2, udøver trafik- og kommunikationsministeren sin kompetence som tilladelsesudstedende myndighed for disse ruter i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 109 af 1. april 1969 om styrelse af statsbanerne og lov nr. 245 af 8. juni 1977 om DSB.

F. t. 1. om drift af færgeruter

§ 5. Ved afgørelsen af, hvorvidt der kan gives tilladelse til drift af en færgerute, tages hensyn til, om behovet for ruten er dækket eller vil kunne dækkes af andre trafikforbindelser.

Stk. 2. Tilladelse kan i øvrigt kun gives til ansøgere, der skønnes at have fornøden sagkundskab og økonomisk baggrund for at drive færgeruten.

Stk. 3. Tilladelse kan nægtes, såfremt ansøgeren i stilling eller erhverv har udvist en sådan adfærd, at der er grund til at antage, at den pågældende ikke vil drive virksomheden på forvarlig måde.

§ 6. Tilladelse gives for indtil 30 år.

Stk. 2. Overdragelse af tilladelsen må kun ske med den tilladelsesudstedende myndigheds godkendelse.

§ 7. Tilladelsesindehaveren skal efter anmodning fra den tilladelsesudstedende myndighed give denne oplysninger om sejladsens omfang, udførelse og økonomi.

Stk. 2. De øvrige vilkår for tilladelsen, herunder bl.a. anløbssteder, fartplan, takster og kapacitet af de på ruten anvendte færger, fastsættes af den tilladelsesudstedende myndighed.

§ 8. Vil tilladelsesindehaveren inden tilladelsesperiodens udløb ophøre med at drive ruten eller gøre indskrænkninger i den gældende fartplan, skal tilladelsesindehaveren, senest 6 uger inden indstillingen af ruten eller indskrænkningen af driften agtes effektueret, til den tilladelsesudstedende myndighed indsende begrundet meddelelse herom tilligemed ajourført driftsregnskab og status for ruten. Den tilladelsesudstedende myndighed kan herefter snarest muligt, og inden indstillingen af ruten eller indskrænkningen af driften agtes effektueret, træffe beslutning om, at tilladelsesindehaveren skal fortsætte driften af ruten eventuelt uindskrænket i yderligere op til 6 måneder at regne fra beslutningens dato.

Kapitel 4

Tilbagekaldelse eller bortfald af tilladelse

§ 9. Den myndighed, der har givet tilladelsen, kan tilbagekalde den, hvis indehaveren har gjort sig skyldig i grov eller oftere gentagen overtrædelse af vilkårene for tilladelsen eller af bestemmelser i denne lov eller af forskrifter udstedt i medfør af loven.

205 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag)

§ 10. Hvis indehaveren af en tilladelse givet i henhold til denne lov afgår ved døden eller bliver fysisk eller retligt ude af stand til at udøve virksomheden, bortfalder tilladelsen. Dødsboet, konkursboet eller den, der i øvrigt handler på tilladelsesindehaverens vegne, kan dog efter anmeldelse til den myndighed, der har givet tilladelsen, midlertidigt fortsætte den virksomhed, som har været udøvet i henhold til den bortfaldne tilladelse, med henblik på afvikling, afhændelse eller lignende af virksomheden. Adgangen hertil gælder kun i indtil 1 år, men denne frist kan, når særlig motivering herfor foreligger, forlænges af den tilladelsesudstedende myndighed, dog kun yderligere 6 måneder.

Kapitel 5

Overtagelse m.v. af anlæg og materiel

§ 11. Hvis en tilladelse til drift af en færgerute efter udløbet af gyldighedsperioden nægtes fornyet og den tilladelsesudstedende myndighed vil meddele en anden end den hidtidige indehaver tilladelse til at drive den pågældende rute, kan den hidtidige tilladelsesindehaver kræve, at det ved udstedelsen af den nye tilladelse stilles som vilkår, at den nye tilladelsesindehaver overtager det på ruten hidtil benyttede anlæg og materiel til brugsværdi, medmindre

- 1) andet er bestemt i den oprindelige tilladelse til den hidtidige tilladelsesindehaver,
- 2) denne senere i forbindelse med særskilt aftale giver afkald på kravet eller
- 3) denne efter den tilladelsesudstedende myndigheds skøn ikke har drevet ruten på tilfredsstillende måde.

Stk. 2. Anlæg og materiel, der er anskaffet inden for den sidste sjettedel af tilladelsesperioden – dog mindst 2 år – er ikke omfattet af reglen i stk. 1, medmindre aftale herom foreligger mellem den tilladelsesudstedende myndighed og tilladelsesindehaveren.

§ 12. På færgeruter, der overgår til en ny tilladelsesindehaver, har denne ret til at overtage det hidtil på ruten benyttede anlæg og materiel imod fuld erstatning.

§ 13. Tvister om den hidtidige tilladelsesindehavers rettigheder i henhold til § 11 og den ny tilladelsesindehavers overtagelsesret i henhold til § 12, herunder om vilkårene for en

overtagelse af materiellet, kan af såvel den hidtidige som den nye tilladelsesindehaver indbringes for en voldgiftsret, der består af 3 medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Sø- og Handelsretten i København, medens hver af tvistens parter udpeger et medlem.

Stk. 2. Tvister, der kan indbringes for den i stk. 1 omhandlede voldgiftsret, kan først indbringes for domstolene, når voldgiftsrettens afgørelse foreligger.

Stk. 3. Voldgiftsretten træffer afgørelse om, hvem der skal afholde udgifterne ved voldgiftsrettens arbejde.

Kapitel 6

Specielt for lokale færgeruter

§ 14. Trafik- og kommunikationsministeren fastsætter regler for indpasningen af de lokale færgeruter i planlægningen af den kollektive personbefordring i henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og § 14 i lov om et hovedstadsråd, jf. lov-bekendtgørelse nr. 315 af 20. juni 1984.

§ 15. Den tilladelsesudstedende myndighed kan vedtage, at ansvaret for driften af de i § 14 omhandlede færgeruter helt eller delvis skal varetages af amtsrådet, af en fælleskommunal trafikvirksomhed eller af Hovedstadsrådet. En vedtagelse herom skal fremgå af vedtægterne for den fælleskommunale trafikvirksomhed.

Kapitel 7

Straffebestemmelser

§ 16. Overtrædelse af § 3 i denne lov eller tilsidesættelse af vilkår, der er fastsat i en tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller forskrifter, der er udstedt i medfør af loven, straffes med bøde.

Stk. 2. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar.

Kapitel 8

Overgangs- og ikrafttrædelsesbestemmelser

§ 17. De personer, selskaber m.v., der på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse for Folketinget driver en færgerute, der kræver tilladelse i henhold til denne lov, har krav på en tilladelse hertil i henhold til denne lov eller, såfremt der er tale om en rute som omhandlet i kapitel 6 og den tilladelsesudstedende myndighed ønsker at benytte reglen i § 16, på at fortsætte driften som entreprenør for den pågældende myndighed.

§ 18. Loven træder i kraft den 1. marts 1989, og fra samme tidspunkt ophæves lov nr. 32 af 21. marts 1874 om bestyrelsen af færgevæsenet.

§ 19. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

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

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

Der er principielt fri adgang for skibe til at anløbe offentlige danske havne. Selv om havnene har ret til at modsætte sig en regelmæssig trafik som færgedrift, vil en havn sjældent have synderlig interesse heri, idet sådanne hyppige besejlinger ofte betyder en del for havnenes økonomi. Hvor havnene skal deltage i udgifter til etablering af færgeleje og andre anlæg, vil det offentlige via trafikhavneloven ganske vist have indseende hermed, men hvor dette ikke er tilfældet, må det konstateres, at det offentlige heller ikke via havnesiden har mulighed for at få indseende med udviklingen på fægeområdet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilag

**Lov om
Bestyrelsen af færgevæsenet*)**

Vi Christian den Niende, af Guds nåde kongen 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 færgesteder 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 retigheder derunder også retten til at oppebære de afgifter, der i henhold til de pågældende bevillinger eller adkomster skulle udredes til statskassen af færgestederne, 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 færgeprivilegiets 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.

§ 5

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

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet på Amalienborg, den 21. marts 1874

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

CHRISTIAN R.

(L. S.)

/ C. A. Fonnesbech

*) Udfærdiget igennem Indenrigsministeriet. Se Rigsdagstidenden 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, 2079; 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.