



Dato 27. februar 2008  
J. nr. 370-2

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om færgefart  
(Ændringer som følge af EU-regler m.v.)

### § 1

I lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, som ændret ved § 9 i lov nr. 1075 af 17. december 2002 og § 14 i lov nr. 581 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

**1.** Efter § 1 indsættes:

”§ 1 a. Der kan pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste og ydes betaling herfor i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemslandene (cabotagesejlads), herefter benævnt cabotagesejladsforordningen.”

**2.** § 2, stk. 1 og 2, affattes således:

”Staten og kommuner kan drive færgeruter med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter uden at foretage udbud.

*Stk. 2.* Staten og vedkommende kommunalbestyrelse kan i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen indgå kontrakt om forpligtelser til offentlig tjeneste, herunder om betaling for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute, til, fra eller mellem øer eller mellem kyststrækninger, når befordring ad land vil indebære en åbenbart uforholdsmæssig omvej.”

**3.** § 2, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

”*Stk. 3.* Hvis en færgerute mellem flere kommuner drives af en kommune i henhold til stk. 1 eller efter aftale med en kommune i henhold til stk. 2 fastlægges færgedriften efter forhandling mellem de berørte kommuner. En kommune, der i forbindelse med kommunalreformen har overtaget aktier i et færgesel-



skab, herunder eventuelt mere en halvdel af aktierne heri, kan fortsætte sit engagement i det pågældende selskab.

*Stk. 4.* Hvis der indgås kontrakt med et offentligt ejet selskab om betaling for varetagelsen af offentlig tjeneste, omfattes aftalen af cabotagesejladsforordningens artikel 4.”

Stk. 4-5 bliver herefter stk. 5-6.

**4. § 2, stk. 5, der bliver stk. 6, affattes således:**

*”Stk. 6.* Transportministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm. Den samfundsbegrundede færgebetjening udbydes i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen.”

**5. § 3 affattes således:**

**”§ 3.** For så vidt angår færgeruter, hvor transportministeren eller en kommune sikrer den samfundsbegrundede færgedrift, kan transportministeren eller vedkommende kommunalbestyrelse pålægge andre ikke at drive færgefart på den pågældende færgerute, når den offentlige myndighed selv varetager driften af en færgerute, og hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor. Transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse kan tilsvarende, når der indgås kontrakt med en operatør om varetagelsen af færgedriften som offentlig tjeneste, i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen give en operatør eneret til at drive en færgerute.

*Stk. 2.* Eneret efter stk. 1 indebærer, at ingen andre må drive færgefart på den pågældende færgerute, heller ikke på kommercielle vilkår.

*Stk. 3.* Når hensynet til opretholdelse af en færgerute med forpligtelser til offentlig tjeneste gør det påkrævet at begrænse adgangen til at udføre færgefart på kommercielle vilkår på den pågældende rute, men dette hensyn kan varetages uden pålæg eller meddelelse af eneret efter stk. 1, fastsætter transportministeren eller vedkommende kommunalbestyrelse de betingelser, der skal opfyldes af operatører, der på kommercielle vilkår vil udføre færgefart på den pågældende rute.

*Stk. 4.* De betingelser, der fastsættes efter stk. 3, skal fastlægge de minimumskrav til den kommercielle besejlings hyppighed og fordeling over sæsonen, der er nødvendige for at sikre, at forpligtelserne til offentlig tjeneste kan opfyldes på rimelige økonomiske vilkår.”

**6. § 4 affattes således:**



**”§ 4.** Kontrakter omfattende af § 2, stk. 2 eller 4, kontrakter som følge af pålæg efter § 2, stk. 5, og tildeling af eneret efter § 3, stk. 1-2, kan kun indgås efter forudgående EU-udbud eller anden fremgangsmåde, som er fastsat af transportministeren efter stk. 2. Betingelser i stedet for tildeling af eneret til en operatør efter § 3, stk. 3-4, kan kun fastsættes, når det har været bekendtgjort som en mulighed sammen med et forudgående EU-udbud eller anden fremgangsmåde, som er fastsat af transportministeren efter stk. 2. Udbuddet kan omfatte en periode på højst 6 år, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med velfærdsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om udbud, herunder om, at udbud efter stk. 1 i nærmere bestemte tilfælde kan undlades, og at tidsgrænsen i nærmere bestemte tilfælde kan fraviges.”

**7. § 5, stk. 1,** affattes således:

”Udbud efter § 4 foretages af den myndighed, som agter at indgå kontrakt om at yde betaling efter § 2, stk. 2, eller den myndighed, som agter at give eneret eller fastsætte betingelser efter § 3.”

**8. I § 5 ophæves stk. 3.**

Stk. 4 og 5 bliver stk. 3 og stk. 4.

**9. I § 5, stk. 5,** der bliver stk. 4, ændres ”stk. 4” til: ”stk. 5”

**10. I § 7 indsættes som stk. 2:**

”*Stk. 2.* Transportministeren kan desuden overlade sine beføjelser efter denne lov til at foretage udbud og sikre driften af en statslig færgerute til en kommune. En kommunes afgørelser i forbindelse med udbud og drift af en færgerute efter 1. pkt. kan ikke indbringes for ministeren, men påklages til Klagenævnet for Udbud efter bestemmelsen i § 6.”

**11. Efter § 7 indsættes:**

**”§ 7 a.** Med bøde straffes den, der driver færgefart i strid med en eneret eller overtræder pålæg eller betingelser efter § 3.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”

## **§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovforslagets baggrund*

I åbningsskrivelse af 27. juli 1998 påpegede Kommissionen bl.a. over for de danske myndigheder, at der var uoverensstemmelse mellem forordning (EØF) nr. 3577/92 vedrørende anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) og den daværende danske lov nr. 32 af 21. marts 1874 om bestyrelsen af færgevæsenet. Kommissionen påpegede, at loven måtte tilpasses forordningen.

De danske myndigheder besvarede denne henvendelse i brev af 25. september 1998 og forelagde et udkast til lov om færgefart, som blev drøftet med Kommissionen. Efter at have drøftet flere udkast til ændring af den nationale lovgivning gav de danske myndigheder den 6. juli 1999 Kommissionen underretning om lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, hvorved loven af 21. marts 1874 blev ophævet.

Med baggrund i den nye lov forelagde Kommissionen den 19. oktober 2000 en supplerende åbningsskrivelse med klagepunkter om manglende overensstemmelse mellem visse bestemmelser i denne lov og forordningen.

Som opfølgning herpå meddelte den daværende regering i brev af 20. december 2000, at den var indstillet på at ændre færgefartsloven i fornødent omfang. Efterfølgende blev ændringer flere gange drøftet med Kommissionen. Det var bl.a. Kommissionens holdning, at cabotagesejladsforordningen indebar, at samtlige færgeruter med offentlig forpligtelse til færgesejlads skulle udbydes.

De danske myndigheder fandt det uhensigtsmæssigt at foretage udbud af alle færgeruter til de danske småøer, og rettede henvendelse herom til Kommissionen med henblik på at få Kommissionen til at fastsætte en minimumsgrænse for pligten til at foretage udbud.

Kommissionen vedtog således i oktober 2003 efter dansk henvendelse, at færgeruter med færre end 100.000 passagerer årligt blev undtaget fra kravet om udbud.

Senere besluttede Kommissionen – ligeledes efter henvendelse fra den danske transportminister – at hæve grænsen for pligten til at foretage udbud til 300.000 passagerer på årsbasis. For de færgeruter, der på årsbasis havde mindre end 300.000 passagerer, gjaldt, at der kunne foretages en mindre omfattende interessetilkendegivelsesrunde. Der henvises herved meddelelse (KOM (2003) 595 endelig af 22. december 2003 fra Kommissionen til Europa-



Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads), som senere ændret ved meddelelse af 11. maj 2006 (KOM (2006) 195 endelig).

I brev af 4. juli 2006 sendte Kommissionen en begrundet udtalelse til Danmark om mangelfuld anvendelse af Rådets forordning nr. 3577/92 vedrørende cabotagesejlads. Kommissionen fandt herved, at den danske færgefartslovgivning fortsat på visse punkter ikke harmonerede med EU-reglerne på området.

Regeringen svarede i brev af 20. september 2006 bl.a., at EU-forordninger og den fortolkning, der knytter sig hertil er direkte gældende i Danmark med forrang for national ret, hvorfor cabotagesejladsforordningen naturligvis vil skulle anvendes forud for bestemmelserne i færgefartsloven, i det omfang færgefartslovens bestemmelser måtte give anledning til tvivl. Med henblik på at undgå usikkerhed vedrørende retsgrundlaget meddelte regeringen dog, at den var indstillet på – som led i en samlet løsning af sagen - at foreslå enkelte justeringer af færgefartsloven, således at hverken færgefartsloven eller bemærkningerne hertil giver anledning til misforståelser eller tvivl.

Efterfølgende har nærværende forslag til ændringer af færgefartsloven været drøftet med Kommissionen, der i brev af 22. oktober 2007 har meddelt, at den ikke har bemærkninger til dette lovforslag om ændring af færgefartsloven. Kommissionens brev af 22. oktober 2007 er vedlagt som bilag 1 til lovforslaget.

## *2. Lovforslagets hovedindhold*

Lovforslaget indeholder de ændringer, som er fornødne med henblik på at bringe færgefartsloven i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen, samt mindre justeringer, herunder af ordensmæssig karakter.

Lovforslagets § 1, nr. 1, præciserer i en ny § 1 a, at der kan pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste og ydes betaling herfor i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemslandene (cabotagesejlads). Forpligtelser til offentlig tjeneste benævnes i det følgende PSO, der er en forkortelse af det engelske begreb (Public Service Obligations).

Lovforslagets § 1, nr. 2, præciserer færgelovens § 2, stk. 1, hvorefter staten og kommuner som myndighed *selv* kan drive færgeruter med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter uden at foretage udbud.



I lovforslagets § 1, nr. 2, præciseres endvidere vedrørende færgeovens § 2, stk. 2, at staten og vedkommende kommunalbestyrelse i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen kan indgå kontrakt om at yde *andre* betaling for forpligtelsen til at varetage driften af færgeruter med offentlig forpligtelse til sejlads til, fra eller mellem øer eller mellem kyststrækninger, når transport ad land vil medføre en åbenbart uforholdsmæssig omvej.

I § 1, nr. 3, foreslås det i pkt. 1, at færgedriften – hvis en færgerute mellem to eller flere kommuner drives af en kommune eller efter aftale med en kommune – fastlægges efter forhandling mellem de berørte kommuner. Bestemmelsen vedrører ikke traktatkrænkelsessagen, men alene en ordensmæssigt flytning af den nuværende bestemmelse i § 5, stk. 3, der blev vedtaget i forbindelse med kommunalreformen, jf. § 14 i lov nr. 581 af 24. juni 2005.

Endvidere præciseres det i 2. pkt., at en kommune, der i forbindelse med kommunalreformen har overtaget aktier i et færageselskab, herunder eventuelt mere en halvdel af aktierne heri, kan fortsætte sit engagement i det pågældende selskab.

Hvis der indgås kontrakt med et offentligt ejet selskab, uanset om det er staten eller en kommune, der helt eller delvist ejer selskabet, foreslås det desuden i § 1, nr. 3, at det præciseres, at en sådan kontrakt ligeledes omfattes af cabotagesejladsforordningens artikel 4. Forslaget præciserer retsstillingen og er begrundet i Kommissionens ønske om en præcisering.

Hvis staten eller kommunen selv varetager færgedriften uden at indgå kontrakt med andre herom, f.eks. med et privat eller offentligt ejet selskab, er der ikke krav om, at sådan færgefart skal overlades til andre efter et udbud.

I lovforslagets § 1, nr. 4, foretages præciseringer vedrørende den samfundsbegrundede færgebetjening til og fra Bornholm. Der er ikke tale om realitetsændringer.

I lovforslagets § 1, nr. 5, foretages ændringer af færgefartslovens § 3 om mulighederne for at give en operatør eneret til at drive en færgerute. Ændringerne foreslås med henblik på at bringe færgefartsloven i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen. Eneret kan således gives, når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, og i øvrigt i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen, herunder bl.a. om udbud af en sådan eneret til at drive en færgerute, jf. forslaget i § 1, nr. 6, vedrørende færgefartslovens § 4 bl.a. om udbud af eneret.

Endvidere præciseres, at det tilsvarende - i tilfælde hvor staten eller en kommune har besluttet selv at varetage driften af en færgerute - kan pålægges an-



dre ikke at drive færgefart på den pågældende rute, heller ikke på kommercielle vilkår.

Et pålæg eller tildeling af en eneret efter § 3, stk. 1, indebærer, at ingen andre kan drive færgefart på den pågældende færgerute, heller ikke på kommercielle vilkår. Begrundelsen for en sådan mulighed for at gribe ind i forhold til en mulig konkurrerende kommerciel færgedrift er hensigten om i videst muligt omfang at begrænse størrelsen af den offentlige kontraktbetaling til operatøren for forpligtelserne til offentlig tjeneste. Hvis der ikke var sådanne muligheder, måtte det påregnes, at kontraktbetalingen alt andet lige kunne risikere at ville blive højere, idet operatøren måtte kalkulere med en risiko for mindre rentabilitet f.eks. i sommerperioder, hvor andre fergeselskaber på kommercielt grundlag kunne have en økonomisk interesse i at udføre færgedrift på den pågældende rute.

Hvis dette hensyn kan varetages uden pålæg eller eneret efter § 3, stk. 2, kan der efter færgefartslovsforlaget § 3, stk. 3, fastsættes forpligtelser, der skal opfyldes af operatører, der på kommercielle vilkår vil have adgang til at udføre færgefart på den pågældende rute. I forbindelse med udbud eller interessetilkendegivelse af en sådan færgerute vil det blive annonceret, at der vil kunne fastsættes en sådan forpligtelse eller andre forpligtelser af tilsvarende karakter i forhold til eventuel samtidig kommerciel færgefart på ruten.

Det foreslås desuden, at transportministeren eller vedkommende kommunalbestyrelse efter færgefartslovens § 3, stk. 3 og 4, fastsætter det nærmere omfang af den kommercielle færgefart på den pågældende færgerute.

I lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås, at færgefartslovens § 4 ændres således, at det tydeligt fremgår, at der skal foretages EU-udbud af færgeruter, medmindre andet er fastsat efter den gældende bestemmelse i § 4, stk. 4, der nu bliver § 4, stk. 2. Efter denne bestemmelse kan transportministeren fastsætte bestemmelser om udbud, herunder om at udbud i nærmere bestemte tilfælde kan undlades. Ministeren har med hjemmel heri og i overensstemmelse med Kommissionens fortolkningsmeddelelse (COM (2003) 595 endelig, som ændret ved COM (2006) 196 endelig) udstedt bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart, hvorefter EU-udbud for så vidt angår færgeruter med mindre end 300.000 passagerer på årsbasis kan undlades, og i stedet for kan for disse færgeruter gennemføres en mere enkelt procedure i form af indkaldelse af interessetilkendegivelser. Endvidere foreslås, at kontraktperioden kan udgøre op til 6 år i modsætning til de 5 år, der er gældende i dag.

Lovforslagets § 1, stk. 7- 9, vedrører ændringer af færgelovens § 5, der er en konsekvens af andre ændringer, navnlig vedrørende færgelovens § 3 om eneret og vilkår om begrænsning af retten til at drive færgedrift.



Lovforslagets § 1, nr. 10, indeholder hjemmel til, at ministeren kan overlade sine beføjelser til at foretage udbud og sikre driften af en færgerute til en kommune.

Det foreslås, i lovforslagets § 1, nr. 11, at overtrædelse af pålæg, eneret eller betingelser efter § 3 straffes med bøde.

### *3. Økonomiske konsekvenser for staten, regioner og kommuner*

Forslaget forventes ikke at indebære økonomiske konsekvenser for staten, regioner og kommuner.

### *4. Administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner*

Forslaget forventes ikke at indebære administrative konsekvenser for staten, regioner og kommuner.

### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Forslaget forventes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

### *7. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### *8. Forholdet til EU-retten*

Kommissionen har rejst traktatkrænkelssag mod Danmark på grund af mangelfuld anvendelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 vedrørende cabotagesejlads.

Lovforslaget indeholder de ændringer i færgefartsloven, som vil være fornødne med henblik på at forlige sagen med Kommissionen. Lovændringerne er bl.a. af ordensmæssig karakter, idet forordningens regler har forrang for dansk lovgivning.

Lovforslaget sigter på at bringe færgefartsloven i overensstemmelse med EU-retten vedrørende cabotagesejlads, bl.a. således at der ikke bliver tale om statsstøtte. Efter cabotagesejladsforordningens artikel 9 skal medlemsstaterne rådføre sig med Kommissionen inden vedtagelsen af love i henhold til forordning





gen. De foreslåede ændringer af færgefartsloven er derfor forinden blevet afklaret med Kommissionen, der ikke har haft bemærkninger.

### 9. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos ...

### 10. Sammenfattende skema

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget sigter på at bringe færgefartsloven i overensstemmelse med EU-retten vedrørende cabotagesejlads og derved forlige en af Kommissionen rejst traktatkrænkelssag. Efter cabotagesejladsforordningens artikel 9 skal medlemsstaterne rådføre sig med Kommissionen inden vedtagelsen af love i henhold til forordningen. De foreslåede ændringer af færgefartsloven er derfor forinden afklaret med Kommissionen, der ikke har haft bemærkninger.	



## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

#### *Til nr. 1 (færgefartslovens § 1 a)*

Efter forslaget i § 1, nr. 1, indsættes i færgefartsloven en ny § 1 a, hvorefter der kan pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste og ydes betaling herfor i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemslandene (cabotagesejlads). Forpligtelser til offentlig tjeneste benævnes i det følgende PSO, der er en forkortelse af det engelske begreb (Public Service Obligations).

Formålet hermed er udtrykkeligt at fastslå, at Rådets forordning nr. 3577/92 om cabotagesejlads (herefter benævnt cabotagesejladsforordningen) naturligvis går forud for de nationale regler, herunder den danske færgefartslov.

#### *Til nr. 2 (færgefartslovens § 2, stk. 1 og 2)*

Af § 1, nr. 2 fremgår vedrørende færgefartslovens § 2, stk. 1, at staten og kommuner som myndighed selv har mulighed for at drive en færgerute med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. Dette svarer til den nuværende bestemmelse i færgelovens § 2, stk. 1. Herudover præciseres det i bestemmelsen, at den offentlige myndighed - hvis den selv varetager driften af en færgerute - ikke er forpligtet til at foretage udbud af denne med henblik på at overlade driften til andre efter cabotagesejladsforordningen eller andre EU-retlige regler. Bestemmelsen fritager ikke for udbud i de tilfælde, hvor færgedriften overlades til et helt eller delvist statsligt eller kommunalt ejet selskab, jf. nedenfor om lovforslagets § 1, nr. 3 (færgefartslovens § 2, nyt stk. 4).

Herudover foreslås i lovforslagets § 1, nr. 2, to præciseringer af den gældende bestemmelse i færgefartslovens § 2, stk. 2.

For det første præciseres for en ordens skyld, at betaling for offentlige serviceforpligtelser på færgefartsområdet skal ske i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen.

For det andet foretages en afgrænsning af begrebet "øer" således, at sejlads mellem anløbssteder på samme kyststrækning sidestilles med øer i visse tilfælde, når befordring ad land vil indebære en åbenbart uforholdsmæssig omvej. Det kan f.eks. dreje sig om sejlads mellem anløbssteder på samme kyststrækning, når sejladsen med færge udgør en strækning, som i forhold til transport på land, forholder sig som 1 til 10 som minimum. Hvis en færgerute over f.eks.



en fjord således kan opmåles til en strækning på 5 km, og hvor transporten, hvis den skulle foretages til lands ad veje, udgør 50 km eller mere, har dette som konsekvens, at færgefarten til det pågældende anløbssted på den samme kyststrækning kan sidestilles med færgefart til en ø, og de regler, der gælder for øer, finder tilsvarende anvendelse.

I Kommissionens meddelelse af 22. december 2003 (KOM(2003) 595 endelig) til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale Udvalg og Regionsudvalget om fortolkningen af cabotagesejladsforordningen, pkt. 5.1., har Kommissionen anført, at de særlige ø-regler kunne finde anvendelse på lange flodmundinger eller fjorde, som medfører en omvej på ca. 100 km ad veje, når forholdet mellem afstanden rundt om flodmundingen og afstanden tværs over er ca. 10 eller mere.

Præciseringen tilsigter altså at udnytte den mulighed for anvendelsen af ø-reglerne på sejlads mellem anløbssteder på samme kyststrækning, som Kommissionen har åbnet op for i sin fortolkningsmeddelelse.

Med hensyn til muligheden for at stille krav om overtagelse af materiellet - skibene - er det efter Kommissionens opfattelse kun muligt i tilfælde, hvor der er tale om et *skib med en speciel udformning*, der gør, at det ikke er egnet til anvendelse andre steder, eller som minimum at et salg bliver uforholdsmæssigt mindre rentabelt på grund af den særlige udformning.

Det samme gælder, hvis f.eks. lokale myndigheder selv ejer skibe med en sådan speciel udformning eller på anden måde har dem til rådighed, f.eks. ved en leasingaftale. I et sådant tilfælde kan fartøjet stilles til rådighed for alle potentielle operatører på samme ikke-diskriminerende betingelser.

Hertil kommer, at en lokal myndighed, der eksempelvis ønsker et bestemt skib anvendt til en bestemt færgerute, har mulighed for selv at anskaffe det pågældende skib, og selv som myndighed varetage færgedriften (dvs. uden at indgå kontrakter herom med andre), idet sådan "myndighedsfærgefart" ikke omfattes af cabotagesejladsforordningen.

*Til nr. 3 (færgefartslovens § 2, nye stk. 3-4)*

Efter forslaget i § 1, nr. 3, indsættes efter § 2, stk. 2, to nye stykker som stk. 3 og stk. 4.

Forslaget til nyt stk. 3, 1. pkt., svarer til det nuværende stykke 3 i § 5 om udbud. Bestemmelsen fastlægger, at der skal finde en forhandling sted mellem berørte kommuner, hvis den ene kommune driver en færgerute mellem to eller flere kommuner eller har indgået kontrakt med andre om at udføre færgefarten. Da det pågældende stk. 3 ikke vedrører en egentlig udbudssituation, findes



det mere hensigtsmæssigt at flytte bestemmelsen til § 2. Der er ikke tale om nogen realitetsændring. Efter 2. pkt. præciseres, at en kommune, der i forbindelse med kommunalreformen har overtaget aktier i et færageselskab, herunder eventuelt mere en halvdelen af aktierne heri, kan fortsætte sit engagement i det pågældende selskab.

Endvidere præciseres efter bestemmelsen i § 2, stk. 4, at en kontrakt med et helt eller delvist offentligt ejet selskab om betaling for varetagelsen af offentlig tjeneste, omfattes af cabotagesejladsforordningens artikel 4. Præciseringen er medtaget efter ønske fra Kommissionen som led i traktatkrænkelsessagen. Bestemmelsen skønnes ikke at have realitetsmæssige konsekvenser. Der foretages allerede i dag udbud af færgeruter, hvor færgedriften varetages af offentligt ejede selskaber, dvs. statsligt ejede selskaber eller kommunalt ejede selskaber.

*Til nr. 4 (færgefartslovens § 2, stk. 5)*

Forslaget i § 1, nr. 4, indeholder overvejende sproglige justeringer samt præcisering i færgelovens § 2, stk. 5, af, at den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm udbydes i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen. Transportministeren kan efter forslaget til færgefartslovens § 7, stk. 2, og i overensstemmelse med strukturaftalen overlade sikringen af den samfundsbegrundede færgebetjening til Bornholms Regionskommune.

*Til nr. 5 (færgefartslovens § 3)*

I lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås justeringer af adgangen til at gribe ind i den kommercielle færgefart ved pålæg eller ved at meddele eneret efter færgefartslovens § 3. Desuden foreslås som noget nyt en mulighed for – i stedet for pålæg eller eneret – at fastsætte særlige betingelser for ”konkurrerende” færgefart.

Både meddelelse pålæg og eneret efter stk. 1 og fastsættelse af særlige betingelser efter stk. 3 griber ind i markedsadgangen til de pågældende ruter og kan derved påvirke konkurrencen. Der skal derfor være tale om, at der skal være et rimeligt forhold mellem indgrebet – pålæg, eneret eller særlige betingelser - og det formål, der opnås herved. Indgrebet må med andre ord ikke gå ud over, hvad der anses for strengt nødvendigt.

Hvis staten eller den lokale kommunale myndighed selv varetager færgedriften efter § 2, stk. 1, kan myndighederne pålægge andre ikke at drive kommerciel færgefart på den pågældende rute efter § 3, stk. 1.

For så vidt angår de færgeruter, hvor en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter, varetages af en kommune, udøver den pågældende kommune de beføjelser, der fremgår af § 3. Tilsvarende varetager transportministeren beføjelserne i § 3, når det drejer sig om færgeruter, hvor staten varetager



ger de samfundsmæssige behov for en færgerute. Staten varetager p.t. de samfundsbegrundede overfarter vedrørende Bornholm (Rønne-Ystad og Rønne-Køge), Spodsbjerg-Tårs, Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg.

For så vidt angår retten til at meddele pålæg eller eneret, der har som konsekvens, at ingen andre kan drive færgefart på den pågældende færgerute, heller ikke på kommercielle vilkår, præciseres at denne kun kan meddeles, når *hensynet til opretholdelsen af en færgerute i særlig grad taler derfor* og i øvrigt i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen.

Afgørende for, hvornår hensynet til opretholdelsen af en færgerute i særlig grad tale derfor, kan f.eks. være, at en eneret anses for det eneste egnede middel til opfyldelse af væsentlige transportbehov. I andre tilfælde kan man måske nøjes med mindre restriktive foranstaltninger end eneret for at undgå, at der er operatører på markedet, "der skummer fløden", og for at undgå, at den nødvendige statsstøtte vil skulle forhøjes som følge af denne risiko.

Det foreslås derfor, at det bliver muligt som et mindre indgribende alternativ til en egentlig eneret at fastsætte minimumsbetingelser for anden færgedrift end den samfundsbegrundede, hvilket skal hindre, at denne anden færgedrift - som naturligt vil være bestemt af kommercielle markedsvilkår – tilrettelægges således, at den vil kunne "skumme fløden" ved f. eks. kun at foretage færgedrift i højsæsonen. Den samfundsbegrundede færgefart vil typisk skulle sejle også uden for højsæsonen, hvorfor rentabiliteten af færgeruten vil blive væsentligt reduceret ved sæsonbetonet konkurrerende færgedrift. Konsekvensen vil typisk være – hvis der ikke sættes grænser for den konkurrerende færgedrift – at det offentliges kontraktbetaling til operatøren af den samfundsbegrundede færgebetjening (PSO-operatøren) ville skulle fastsættes til et højere beløb.

Det skønnes derfor mere hensigtsmæssigt *i særlige tilfælde*, hvor det f.eks. er afgørende at have færgedrift fordelt over året, at give mulighed for at kunne stille betingelser i form af en afgørelse til den pågældende operatør af den konkurrerende kommercielle færgedrift, således at denne skal have et driftsomfang i hele året, der relativt svarer til hvad, der udføres af den operatør, der pålægges offentlig tjeneste (PSO-operatørens).

Som eksempel på en situation, hvor det vil kunne komme på tale at stille sådanne betingelser kan nævnes følgende:

Hvis en PSO-operatør f.eks. sejler 40 gange om ugen om sommeren, og den kommercielle operatør 20 gange om ugen, kan der med hjemmel i færgelovens § 3, stk. 3, stilles betingelser for den kommercielle operatørs færgefart til f.eks. også at sejle med 50 pct. af PSO-operatørens færgefartsfrekvens i vinterperioden. Det vil herved kunne undgås, at "fløden skummes", dvs. at en kommerciel



operatør går ind og udelukkende sejler på de lukrative tidspunkter, hvor der er god passagerbelægning f.eks. om sommeren.

Bestemmelsen vil kunne anvendes til at fastsætte minimumsbetingelser for den ugentlige frekvens og for frekvensens fordeling over året, således at der udover sejlad i højsæsonen også sejles i lavsæsonen, f.eks. om vinteren.

Ved mulighed for at kunne fastsætte sådanne betingelser opnås - uden at der fastsættes en eneret - at grundlaget for PSO-operatørens indtjening ikke udhules af konkurrerende færgedrift i højsæsonen, og at det offentlige kontraktbetaling ikke bliver større end nødvendigt for opretholdelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening.

Muligheden efter forslaget til færgelovens § 3, stk. 3-4, til at fastsætte særlige betingelser er noget nyt i forhold til de gældende regler i dag. Forslaget skal ses på baggrund af Kommissionens fortolkningsmeddelelse, hvori Kommissionen har understreget, at man i mange tilfælde i stedet for en eneret kan nøjes med mindre restriktive foranstaltninger for at undgå, at der er operatører på markedet, "der skummer fløden", og for at reducere den nødvendige statsstøtte.

Det skønnes, at forslaget giver mulighed for at tilrettelægge færgeruterne med offentlig service forpligtelser (PSO-færgeruter) på en hensigtsmæssig måde, som der ikke i dag er hjemmel til hverken i cabotagesejladsforordningen eller i færgefartsloven.

Kommissionen har i brev af 22. oktober 2007 (bilag 1 til lovforslaget) konstateret, at for så vidt angår bestemmelserne om muligheden for at give eneret på besejling af en given cabotagerute, ville det have været at foretrække, hvis der i princippet kun kunne indrømmes en sådan eneret i særligt begrundede tilfælde. Det er imidlertid muligt at godkende den mekanisme, der er beskrevet i lovforslaget, og ifølge hvilken der kan udstedes eksklusivlicenser, medmindre det godtgøres, at der er behov for at fastholde en rute med andre midler. For hver rute, for hvilken der indrømmes enekoncession, er det vigtigt at sikre, at der på forhånd føres bevis for, at der ikke findes andre løsninger.

Hvis en operatør pålægges særlige betingelser efter § 3, stk. 3, og alligevel eksempelvis af driftsøkonomiske grunde stopper for færgefarten til vintersæsonen, vil det kunne udgøre en ansvarspådragende adfærd, hvis det må lægges til grund, at operatøren fra starten vidste eller burde vide, at betingelserne ikke ville blive opfyldt. Den pågældende PSO-operatør vil i sådanne tilfælde kunne kræve erstatning fra den operatør, der tilsidesætter udstedte betingelser efter § 3, stk. 3. Endvidere foreslås i lovforslagets § 1, nr. 11, at en overtrædelse af pålæg, eneret eller betingelser efter forslaget til færgefartslovens § 3 straffes med bøde.



*Til nr. 6 (færgefartslovens § 4)*

Det følger af forslaget i § 1, nr. 6, vedrørende færgefartslovens § 4 – for så vidt angår tilfælde, hvor der påtænkes indgået kontrakt med andre om forpligtelse til offentlig tjeneste - at bestemmelser om eneret til en operatør eller udstedelse af betingelser efter § 3, stk. 3-4 skal oplyses i forbindelse med EU-udbuddet eller ved interessetilkendegivelsesproceduren, jf. reglerne i bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart.

Endvidere foreslås, at udbuddet og kontraktperioden kan udgøre op til 6 år i modsætning til de 5 år, der er gældende i dag. Baggrunden herfor er, at Kommissionen i fortolkningsmeddelelsen anfører, at en kontrakt for mere end 6 år efter Kommissionens opfattelse normalt ikke vil kunne opfylde proportionalitetskravet med hensyn til at vælge den mindst konkurrencefordrejende metode med henblik på at opfylde væsentlige transportbehov. Sådanne kontrakter bør derfor efter Kommissionens opfattelse være af begrænset varighed for at muliggøre regelmæssig og åben sondering af markedet.

Herudover er der i forslaget kun foretaget redaktionelle ændringer.

*Til nr. 7-9 (færgefartslovens § 5)*

Forslaget i § 1, nr. 7-9, vedrører ændringer af færgeovens § 5, der er en konsekvens af andre ændringer, navnlig vedrørende færgeovens § 3 om eneret og vilkår om begrænsning af retten til at drive færgedrift.

*Til nr. 10 (færgefartslovens § 7)*

Det foreslås, at transportministeren får bemyndigelse til at overlade sine beføjelser til at foretage udbud og sikre driften af en statslig færgerute (dvs. trafikøberansvaret) til en kommune. Endvidere foreslås, at en kommunes afgørelser i forbindelse med udbud og drift af en færgerute efter 1. pkt. ikke kan indbringes for ministeren, men indgives til Klagenævnet for Udbud efter bestemmelserne i § 6.

I forbindelse med strukturreformaftalen var det hensigten, at det for de færgeruter, hvor staten varetager ansvaret for driften, skulle vurderes nærmere, om der var muligheder for overdragelse til de lokale myndigheder. Staten varetager i dag trafikøberansvaret for følgende færgeruter, dvs. Rønne-Ystad og Rønne-Køge, Samsø-Sjælland, Bøjden-Fynshav og Spodsbjerg-Tårs. I forbindelse med overvejelser om de kommende udbud af disse færgeruter har det været overvejet, om der kunne ske overdragelse til de lokale kommuner. Der er endnu ikke nogen af kommunerne, der har ønsket en sådan overdragelse, og der er derfor ikke endnu foretaget nogen ændringer heraf.



Lovforslaget åbner mulighed for, at der evt. på et senere tidspunkt kan ske overdragelse af trafikøberansvaret til en kommune.

*Til nr. 11 (ny § 7 a i færgefartsloven)*

Det foreslås, at den, der driver færgefart i strid med en eneret eller overtræder pålæg eller betingelser efter § 3 straffes med bøde. Endvidere foreslås, at overtrædelser, der foretages af selskaber m.v. (juridiske personer), straffes efter reglerne i straffelovens 5.

*Til § 2*

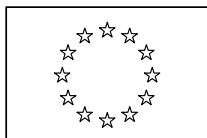
Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.





## BILAG 1

(oversættelse til dansk)



EUROPA-KOMMISSIONEN  
GENERALDIREKTORATET FOR ENERGI OG TRANSPORT

Generaldirektøren

Bruxelles, den 22.10.2007  
D(2007) 323315

### **Vedr.: Overtrædelsesprocedure nr. 98/4239. Cabotagesejlads i Danmark.**

Hr. ambassadør

Ved brev af 16. maj 2007 tilsendte de danske myndigheder Kommissionen et lovforslag, der skal tjene til at bringe den danske lovgivning vedrørende cabotagesejlads i Danmark i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92.

Efter at have gennemgået det pågældende lovforslag må vi konstatere, at for så vidt angår bestemmelserne om muligheden for at give eneret på besejling af en given cabotagerute, ville det have været at foretrække, hvis der i princippet kun kunne indrømmes en sådan eneret i særligt begrundede tilfælde. Det er imidlertid muligt at godkende den mekanisme, der er beskrevet i lovforslaget, og ifølge hvilken der kan udstedes eksklusivlicenser, medmindre det kan godtgøres, at der er behov for at fastholde en rute med andre midler. For hver rute, for hvilken der indrømmes enekoncession, er det vigtigt at sikre, at der på forhånd føres bevis for, at der ikke findes andre løsninger.

Kommissionen kan også acceptere, at muligheden for at fravige de forpligtelser, der følger af Rådets forordning med hensyn til udbud vedrørende kontrakter om offentlig tjeneste, principielt indsættes i loven, og at denne suppleres med en ministeriel bekendtgørelse, der begrænser denne mulighed til ruter med under 300 000 passagerer om året, jf. Kommissionens fortolkning af forordningen i meddelelsen af 23. december 2003 (KOM(2003) 595). Der må imidlertid ikke efterfølgende udstedes lovgivning, der ændrer ved rækkevidden af denne fravigelse.



Kommissionen kan ligeledes acceptere de af lovforslagets bestemmelser, der vedrører muligheden for at indgå kontrakter om offentlig tjeneste på ruter mellem kystområder, når transport ad landjorden ville medføre en uforholdsmæssig stor forlængelse af transportruten.

Lovforslaget kan derfor anses for at afhjælpe de mangler, der var omhandlet i de klagepunkter, der blev meddelt Danmark i den begrundede udtalelse af 4. juli 2006.

De bedes snarest muligt tilsende os den endelige lovtekst.

Med venlig hilsen

Matthias Ruete



## Bilag 2

### Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

#### Gældende formulering

-----

**§ 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 og kommuner kan drive færgeruter med henblik på opfyldelse af lovens formål.

*Stk. 2.* Staten og vedkommende kommunalbestyrelse kan indgå aftale om at yde andre betaling for varetagelsen af samfundets behov for

#### Lovforslaget § 1

I lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart, som ændret ved § 9 i lov nr. 1075 af 17. december 2002 og § 14 i lov nr. 581 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

**1.** Efter § 1 indsættes:

**”§ 1 a.** Der kan pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste og ydes betaling herfor i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemslandene (cabotagesejlds), herefter benævnt cabotagesejldsforordningen.”

**2.** § 2, *stk. 1 og 2*, affattes således:

”Staten og kommuner kan drive færgeruter med henblik på at sikre en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter uden at foretage udbud.

*Stk. 2.* Staten og vedkommende kommunalbestyrelse kan i overensstemmelse med cabotage-sejldsforordningen indgå kontrakt om forpligtelser til offentlig tjeneste, herunder om betaling



*Gældende formulering*  
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.

*Stk. 5.* Trafikministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm. Den samfundsbegrundede færgebetjening skal udbydes. For perioden indtil det vindende rederi har påbegyndt færgebetjeningen, sikrer trafikministeren uden afholdelse af udbud, at den samfundsbegrundede færgebetjening til og fra Bornholm videreføres.

**§ 3.** Transport- og energiministerens og vedkommende kommunalbestyrelse kan give en operatør eneret til at drive færgerute mellem nærmere angivne indenlandske anløbssteder el-

### *Lovforslaget*

for varetagelsen af samfundets behov for driften af en færgerute, til, fra eller mellem øer eller mellem kyststrækninger, når befordring ad land vil indebære en åbenbart uforholdsmæssig omvej.”

**3.** § 2, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

”*Stk. 3.* Hvis en færgerute mellem flere kommuner drives af en kommune i henhold til stk. 1 eller efter aftale med en kommune i henhold til stk. 2 fastlægges færgedriften efter forhandling mellem de berørte kommuner. En kommune, der i forbindelse med kommunalreformen har overtaget aktier i et færgeselskab, herunder eventuelt mere en halvdelen af aktierne heri, kan fortsætte sit engagement i det pågældende selskab.

*Stk. 4.* Hvis der indgås kontrakt med et offentligt ejet selskab om betaling for varetagelsen af offentlig tjeneste, omfattes aftalen af cabotage-sejladsforordningens artikel 4.”

Stk. 4-5 bliver herefter stk. 5-6.

**4.** § 2, stk. 5, der bliver stk. 6, affattes således:

”*Stk. 6.* Transportministeren sikrer den samfundsbegrundede færgebetjening med passagerer, post og gods til og fra Bornholm. Den samfundsbegrundede færgebetjening udbydes i overensstemmelse med cabotage-sejladsforordningen.”

**5.** § 3 affattes således:

”**§ 3.** For så vidt angår færgeruter, hvor transportministeren eller en kommune sikrer den samfundsbegrundede færgedrift, kan transportministeren eller vedkommende kommunalbesty-



### *Gældende formulering*

ler 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. 2, 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. Trafikministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om adgangen til at udøve disse beføjelser, såfremt udbud ikke foretages, jf. § 4, stk. 4.

**§ 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, jf. dog

### *Lovforslaget*

relse pålægge andre ikke at drive færgefart på den pågældende færgerute, når den offentlige myndighed selv varetager driften af en færgerute, og hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor. Transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse kan tilsvarende, når der indgås kontrakt med en operatør om varetagelsen af færgedriften som offentlig tjeneste, i overensstemmelse med cabotage-sejladtsforordningen give en operatør eneret til at drive en færgerute.

*Stk. 2.* Eneret efter stk. 1 indebærer, at ingen andre må drive færgefart på den pågældende færgerute, heller ikke på kommercielle vilkår.

*Stk. 3.* Når hensynet til opretholdelse af en færgerute med forpligtelser til offentlig tjeneste gør det påkrævet at begrænse adgangen til at udføre færgefart på kommercielle vilkår på den pågældende rute, men dette hensyn kan varetagelse uden pålæg eller meddelelse af eneret efter stk. 1, fastsætter transportministeren eller vedkommende kommunalbestyrelse de betingelser, der skal opfyldes af operatører, der på kommercielle vilkår vil udføre færgefart på den pågældende rute.

*Stk. 4.* De betingelser, der fastsættes efter stk. 3, skal fastlægge de minimumskrav til den kommercielle besejlings hyppighed og fordeling over sæsonen, der er nødvendige for at sikre, at forpligtelserne til offentlig tjeneste kan opfyldes på rimelige økonomiske vilkår.”

**6.** § 4 affattes således:

”§ 4. Kontrakter omfattet af § 2, stk. 2 eller 4, kontrakter som følge af pålæg efter § 2, stk. 5, og tildeling af eneret efter § 3, stk. 1-2, kan kun indgås efter forudgående EU-udbud eller anden



### *Gældende formulering*

stk. 4.

*Stk. 2.* 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, jf. dog stk. 4.

*Stk. 3.* Udbud efter stk. 1 og 2 kan omfatte en periode på højst 5 år, jf. dog stk. 4.

*Stk. 4.* Trafikministeren kan efter forhandling med indenrigsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om udbud, herunder om, at udbud i henhold til stk. 1 og 2 i nærmere bestemte tilfælde kan undlades, og at tidsgrænsen i stk. 3 i nærmere bestemte tilfælde kan fraviges.

**§ 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. 3.* Hvis en færgerute mellem to kommuner drives af en kommune i henhold til § 2, stk. 1, eller efter aftale med en kommune i henhold til § 2, stk. 2, fastlægges færgedriften efter forhandling mellem begge berørte kommuner.

*Stk. 4.* 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 fær-

### *Lovforslaget*

fremgangsmåde, som er fastsat af transportministeren efter stk. 2. Betingelser i stedet for tilde-ling af eneret til en operatør efter § 3, stk. 3-4, kan kun fastsættes, når det har været bekendtgjort som en mulighed sammen med et forudgående EU-udbud eller anden fremgangsmåde, som er fastsat af transportministeren efter stk. 2. Udbuddet kan omfatte en periode på højst 6 år, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren kan efter forhandling med velfærdsministeren fastsætte nærmere bestemmelser om udbud, herunder om, at udbud efter stk. 1 i nærmere bestemte tilfælde kan undlades, og at tidsgrænsen i nærmere bestemte tilfælde kan fraviges.”

**7. § 5, stk. 1,** affattes således:

”Udbud efter § 4 foretages af den myndighed, som agter at indgå kontrakt om at yde betaling efter § 2, stk. 2, eller den myndighed, som agter at give eneret eller fastsætte betingelser efter § 3.”

**8. I § 5 ophæves stk. 3.**

Stk. 4 og 5 bliver stk. 3 og stk. 4.



### *Gældende formulering*

gerutes drift og meddele eneret m.v. omfattende færgedrift 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. 5.* Udbud af aftaler som følge af pålæg i henhold til § 2, stk. 4, foretages af A/S Storebæltsforbindelsen.

-----

**§ 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.

### *Lovforslaget*

**9.** I § 5, *stk. 5*, der bliver *stk. 4*, ændres ”*stk. 4*” til: ”*stk. 5*”

**10.** I § 7 indsættes som *stk. 2*:

”*Stk. 2.* Transportministeren kan desuden overlade sine beføjelser efter denne lov til at foretage udbud og sikre driften af en statslig færgerute til en kommune. En kommunes afgørelser i forbindelse med udbud og drift af en færgerute efter 1. pkt. kan ikke indbringes for ministeren, men påklages til Klagenævnet for Udbud efter bestemmelsen i § 6.”

**11.** Efter § 7 indsættes:

”**§ 7 a.** Med bøde straffes den, der driver færgefart i strid med en eneret eller overtræder pålæg eller betingelser efter § 3.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.”



*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

**§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.