

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 færgerederier 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 ændret 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 offentligt 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 amtskommunale myndigheder.

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 om til yderligere offentlig finansiel støtte til færgedrift.

Lovforslaget er en delvis genfremsættelse af det af Socialistisk Folkeparti i folketingsåret 1988-89 fremsatte forslag til lov om drift af færgeruter, jf. Folketingsstidende 1988-89, forhandlingerne sp. 3559 og sp. 5846, tillæg A sp. 3263 og tillæg B sp. 2553.