

9. 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 traktatkrænkelsessag. 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 cabotagesejladsforordningen (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 cabotagesejladsforordningen går forud for de nationale regler, herunder den danske færgefartslov.

Til nr. 2 (færgefartslovens § 2, stk. 1-4)

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 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