

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 *special 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.

Forslaget til § 2, stk. 3, 1. pkt., svarer til det nuværende stk. 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 færgeselskab, herunder mere end 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. 3 (færgefartslovens § 2, stk. 5)

Forslaget i § 1, nr. 3, indeholder overvejende sproglige justeringer samt præcisering i færgeovens § 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. 4 (færgefartslovens § 3 og § 4)

I lovforslagets § 1, nr. 4, 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 om pålæg og eneret efter stk. 1 og 2 og fastsættelse af særlige betingelser efter stk. 4 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 de samfunds-mæssige behov for en færgerute. Staten varetager p.t. de samfundsbegrundede overfarer vedrørende Bornholm (Rønne-Ystad og Rønne-Køge),