

From: Joan Pofler <>
Sent: 20 February 2018 13:10:07 (UTC +02)
To: 'TRM Stine Moldt Andersen' <sma@TRM.dk>
Subject: SV: Til Fanø kommune - Høring om udlevering af dokumenter ifm. aktindsigtsanmodning (Id nr.: 348596)

Kommunaldirektør Vibeke Kinch oplyser, at Fanø Kommune ingen bemærkninger har til udlevering af dokumenter ifm aktindsigtsanmodning.

Med venlig hilsen
Joan Pofler
Direkte tlf. +45 7666 0653 - mail gp@fanoe.dk

Nye åbningstider på Fanø Rådhus
Åbningstider Telefontider
Man-fre. kl. 10-12 Man-ons kl. 09-15
Tors. kl. 15-17 Tors. Kl. 09-17
 Fre. Kl. 09-12

Ønsker man at bestille en tid, kan dette gøres ved at kontakte personalet telefonisk.

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: TRM Stine Moldt Andersen [<mailto:sma@TRM.dk>]
Sendt: 19. februar 2018 1:01
Til: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Cc: Officiel postkasse Fanø Kommune <raadhuset@fanoe.dk>
Emne: Til Fanø kommune - Høring om udlevering af dokumenter ifm. aktindsigtsanmodning (Id nr.: 348596)

Til Fanø Kommune

Fanø Kommune bad i 2017 om Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurdering af Fanø Kommunes mulighed for at konkurrenceudsætte færgedriften på ruten Fanø/Esbjerg.

Den 14. februar 2018 modtog ministeriet en anmodning om aktindsigt i ministeriets svar på denne anmodning samt eventuelt bagvedliggende materiale.

I den forbindelse anmoder ministeriet Fanø Kommune om en udtalelse om, hvorvidt vedlagte akter indeholder oplysninger, der efter kommunens vurdering indebærer, at anmodningen om aktindsigt ikke bør imødekommes.

Bemærk, at den ene af de vedlagte mails er sendt til Økonomi- og Indenrigsministeriet, som har videresendt mailen til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Ministeriet har umiddelbart til hensigt at udlevere alle oplysninger.

Såfremt I finder, at der ikke bør gives aktindsigt i dokumenterne efter reglerne om retten til aktindsigt, anmodes I om at anføre en konkret begrundelse herfor og samtidig oplyse, hvilke oplysninger i det enkelte dokument det drejer sig om. Ministeriet vil herefter konkret vurdere, om der er grundlag for at undtage oplysningerne.

Det skal således bemærkes, at ministeriet ikke er bundet af udtalelsen, men at udtalelsen vil indgå som en del af ministeriets behandling af aktindsigtsanmodningen.

Kommunens eventuelle bemærkninger bedes fremsendt senest den 20. februar 2018.

Venlig hilsen

Stine Moldt Andersen

Kontraktkontoret, TRM

From: TRM Stine Moldt Andersen <sma@TRM.dk>
Sent: 19 February 2018 13:00:57 (UTC +02)
To: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Cc: Officiel postkasse Fanø Kommune <raadhuset@fanoe.dk>
Subject: Til Fanø kommune - Høring om udlevering af dokumenter ifm. aktindsigtsanmodning (Id nr.: 348596)
Attachments: Mail fra Erik Nørreby af 24. februar 2017.pdf, Mail fra Vibeke Kinch af 1. juni 2017.pdf, Force Technology rapport - Færgeskapacitet på Esbjerg-Fanø overfart.pdf, Signaturbevis.txt

Til Fanø Kommune

Fanø Kommune bad i 2017 om Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurdering af Fanø Kommunes mulighed for at konkurrenceudsætte færgedriften på ruten Fanø/Esbjerg.

Den 14. februar 2018 modtog ministeriet en anmodning om aktindsigt i ministeriets svar på denne anmodning samt eventuelt bagvedliggende materiale.

I den forbindelse anmoder ministeriet Fanø Kommune om en udtalelse om, hvorvidt vedlagte akter indeholder oplysninger, der efter kommunens vurdering indebærer, at anmodningen om aktindsigt ikke bør imødekommes.

Bemærk, at den ene af de vedlagte mails er sendt til Økonomi- og Indenrigsministeriet, som har videresendt mailen til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Ministeriet har umiddelbart til hensigt at udlevere alle oplysninger.

Såfremt I finder, at der ikke bør gives aktindsigt i dokumenterne efter reglerne om retten til aktindsigt, anmodes I om at anføre en konkret begrundelse herfor og samtidig oplyse, hvilke oplysninger i det enkelte dokument det drejer sig om. Ministeriet vil herefter konkret vurdere, om der er grundlag for at undtage oplysningerne.

Det skal således bemærkes, at ministeriet ikke er bundet af udtalelsen, men at udtalelsen vil indgå som en del af ministeriets behandling af aktindsigtsanmodningen.

Kommunens eventuelle bemærkninger bedes fremsendt senest den 20. februar 2018.

Venlig hilsen

Stine Moldt Andersen

Kontraktkontoret, TRM

Fra: Erik Nørreby [<mailto:bgboen@fanoe.dk>]
Sendt: 24. februar 2017 15:05
Til: Jonathan Nielsen
Cc: 'Jan Egesborg'; Vibeke Kinch
Emne: Ønske om møde vedr. om udbud Fanø-færgen

Hej Jonathan.

Efter Fanø Kommunes møde med embedsmændene fra de to ministerier vil vi stadig gerne mødes med Simon Emil Ammnitzbøll og Ole Birk. Efter aftale med en af Fanø Kommunes mødedeltagere, Jan Egesborg, får du her en kort begrundelse for vores ønske. Fanø Kommune havde et glimrende møde med jeres embedsmænd, hvor vi blev meget klogere på vejen til at få vores færge i udbud.

Vi har allerede for et stykke tid siden inddraget et større advokatfirma i processen, og den del vil vi nu sætte mere tryk på. På mødet blev vi klar over, at der lurer en potentiel juridisk konflikt ude i horisonten. I og med at staten er hovedaktionær i Færgen A/S - og at aktionærer har mulighed for at dæmpe konflikter i stedet for at lade dem eskalere - tænkte vi, at det kunne være fint at mødes, inden det hele går løs. Det eneste vi ønsker, er at få vores færge i udbud - sådan at brugerne får den bedst mulige service til den bedste pris.

Jeg håber, at I vil være indstillet på sådan et møde engang her i foråret?

Med venlig hilsen

Erik Nørreby
Borgmester

Til: TRM Michael Thumand (mth@TRM.dk)
Cc: janegesborg@gmail.com (janegesborg@gmail.com), Erik Nørreby (bgboen@fanoe.dk)
Fra: Vibeke Kinch (bgsevk@fanoe.dk)
Titel: vedr. færgeoverfarten Fanø
Sendt: 01-06-2017 15:17:32
Bilag: d-0563_2017_20727.R1_rapport_Fanø_overfart_117_25597_endelig_udgave.636319260806258739.pdf;

Kære Michael

Du har talt med Jan Egesborg og efter aftale med ham sender jeg her et spørgsmål som Fanø kommune ønsker besvaret.

Vedhæftede rapport om færgeoverfarten mellem Esbjerg og Fanø konkluderer, at det er sikkerhedsmæssigt uforsvarlige at lade to skibe passere hinanden i den smalle sejlrende.

Fanø kommune ønsker ministeriets vurdering af, om rapportens konklusion om sikkerhed er tilstrækkeligt til, at Fanø kommune kan deklarerer eneret på ruten.

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
vk@Fanoe.dk
27220651



Færgeskapacitet på Esbjerg-Fanø overfart

Skrivebordsstudie

Endelig rapport

Fanø kommune

FORCE 117-25597/ Rev. A1


Projekt nr. og rapport titel:

FORCE 117-25597

Færgeskapacitet på Esbjerg-Fanø overfart

Skrivebordsstudie

Endelig rapport

Kunde: Fanø Kommune		Kundes reference: Vibeke Kinch			
Forfattere: Skibsingeniør Jens Bay Kaptajn Jens Tommerup		Dato: 11. Maj 2017			
		Godkendt af: 			
A1	Final Report	JTM	JCB	TOSO	11-5-2017
A0	For kundens kommentering	JCB/JTM	TOSO		25-4-2017
Rev.	Beskrivelse	Af	Kontrol- leret af	Godkendt	Dato
Nøgleord: Skrivebordsstudie, sejladsobservationer. Evaluering af Esbjerg - Fanø overfarten Sikker sejlads i den gravede rende.				Klassifikation: <input type="checkbox"/> Åben <input type="checkbox"/> Intern <input checked="" type="checkbox"/> Konfidentiel	

Indholdsfortegnelse**Side:**

0.	RESUMÉ	1
1.	INTRODUKTION	3
1.1.	FORMÅL	3
2.	OBSERVATIONER	3
3.	BRUG AF AIS DATA.....	4
4.	SEJLADSFORHOLD.....	6
5.	SEJLADSOMRÅDE	7
6.	SIKKERHED	8

Appendiks A: Billeder fra to sejladsobservationer

0. Resumé

“FORCE Technology, Divisionen for Maritim Industri” (DMI), er blevet kontaktet af Fanø Kommune vedrørende en undersøgelse af færgeoverfarten mellem Fanø og Esbjerg.

Undersøgelse skal fastslå hvor mange færger der kan sejle mellem de to havne uden at der opstår forsinkelser fordi en færge skal vente på en anden.

Baggrunden for studiet er at Fanø Kommune har et ønske om at konkurrenceudsætte færgedriften på overfarten mellem Esbjerg og Fanø.



Figur 0.1 Færgeleje i Esbjerg set fra den nuværende færge.

Nærværende studie af det maksimale antal færger der kan sejle på ruten er udført som et skrivebordsstudie hvor faktuelle data, observationer på stedet samt vor generelle erfaring med bl.a. sikker sejlads er anvendt til, at vurdere hvor mange færger der kan sejle på ruten uden at genere hinanden samt at opretholde en optimal og hurtig forbindelse.

Mandag d. 3. april 2017 blev der foretaget observationer og målinger både i Esbjerg og Fanø havn samt ombord på motorfærgen “Menja”.

Den dag blev der kun sejlet med denne ene færge frem til kl.14:30.

I højsæsonen sejler der to bil/passager færger samt under tiden også en mindre passager færge. Bilfærgerne afgår ca. samtidigt fra hver af de to havne og mødes ca. på midten af ruten.

Den samlede distance på ruten er ca. 1.35 sømil eller ca. 2500 m. Planlagt overfartstid ifølge fartplanen med færgerne Fenja og Menja er 12 minutter. Overfartstiden med færgen Menja blev under besøget målt til ca. 14 minutter fra leje til leje.

0.1 Konklusioner

Efter at have studeret den nuværende færgefart, sejladsområdet, distancen og sejltiden kan det konkluderes, at for at undgå overfartsforsinkelser, kan der maksimalt sejle to bil/passager færger samt en mindre passager færge. Det forudsættes at passagerfærgen har sit eget færgeleje/kaj således at den ikke skaber forsinkelser for bil/passager færgerne.

De to bilfærger skal sejle ca. samtidigt fra færgelejerne i henholdsvis Esbjerg og Fanø, og mødes uden for sejlrenden ind til Fanø, da det er sikkerhedsmæssigt uforsvarligt at færgerne passerer hinanden i sejlrenden. En mindre passagerfærge kan dog godt sejle foran eller bagved en af bil/passager færgerne. Passagerfærgen er så nødt til at følge en af de andre færgers omløb på grund af de ovennævnte restriktioner i renden ind til Fanø.

Hvis der indsættes flere færger vil det resultere i at færgerne skal vente på hinanden, da de af sikkerhedsmæssige årsager ikke kan passere hinanden i renden. Dermed forøges overfartstiden og det vil dermed ikke være muligt at opretholde den eksisterende 20 minutters drift.

Overfartstiden på observationsdagen (3. april 2017) var ca. 14 minutter med vogndækket fyldt op og med ca. 40-50 gående passagerer.

0.2 anbefalinger

Den drift form som i dag udføres af "Færgen" vurderes som optimal hvad angår maksimal kapacitet ved sejlads med de eksisterende færger på overfarten, og det anbefales derfor at man bibeholder den eksisterende færgedrifts sejlads mønster.

Muligvis kunne en lidt større færge indsættes på overfarten, for at øge kapaciteten, denne mulighed er dog ikke undersøgt i dette studie.

1. Introduktion

Efter henvendelse fra Fanø Kommune ved. Vibeke Kinch blev FORCE Technology bedt om at lave en undersøgelse af hvor mange færger der realistisk kan sejle mellem de to havne uden at færgerne skal vente på hinanden.

Denne rapport beskriver en skrivebordsundersøgelse baseret på observationer af færgeoverfarten mellem Esbjerg og Fanø foretaget d. 3. april 2017. Der blev observeret to sejlads – en fra hver retning.

Vurderinger, konklusioner og anbefalinger er udført af skibssingeniør Jens Bay (som foretog observationerne), samt FORCE kaptajn Jens Tommerup og kaptajn Torben Solmer.

1.1. FORMÅL

Formålet med denne undersøgelse var at:

- Vurdere hvor mange færger der realistisk kan sejle mellem Esbjerg og Fanø uden at disse generer hinanden i en sådan grad at der opstår forsinkelser, og uden at der opstår situationer som sikkerhedsmæssigt er uforsvarlige.

2. Observationer

Observationer af den nuværende (rederiet "Færgen") overfart mellem Esbjerg blev foretaget af skibssingeniør Jens Bay mandag d. 3. april 2017.

Det var pænt vejr med en let til jævn vind fra vest.

Dette materiale, i form af fotografier og tidtagninger, er anvendt til vurderingerne (se Appendiks A). Ligeledes blev der optaget et par videoer som FORCE kaptajnerne har anvendt i deres vurderinger.

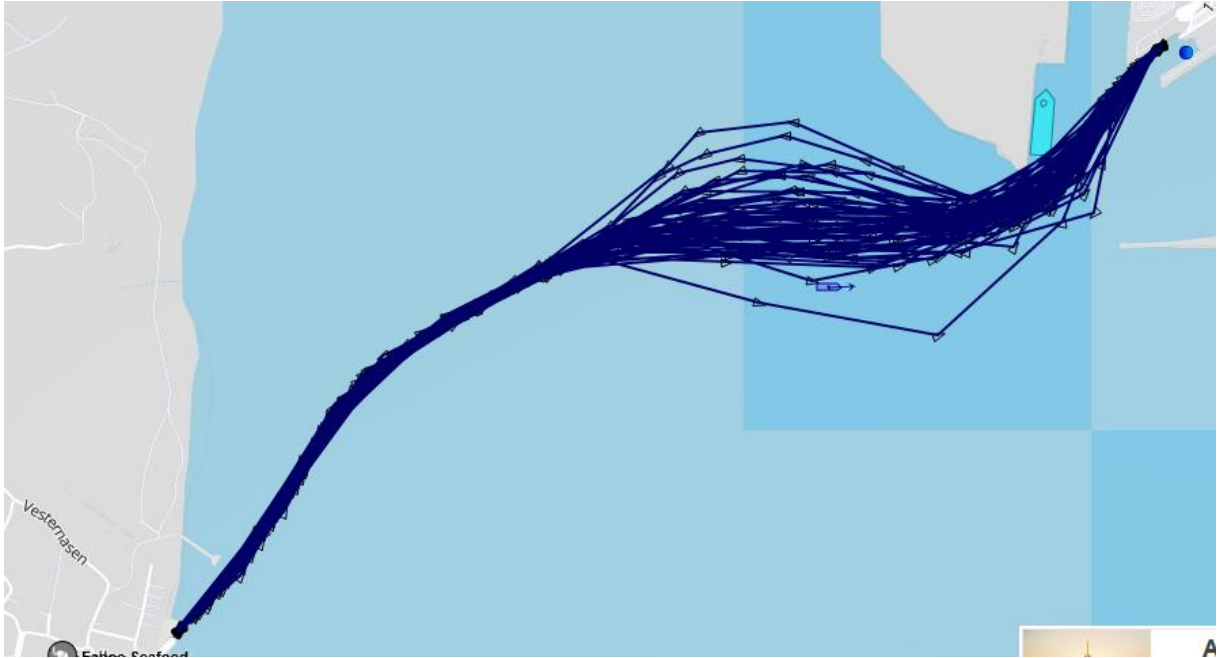
Endvidere er Dansk søkort nr. 95 med opmåling af sejladsdistancer anvendt til vurdering af driften med 3 færger. Tabel 2.1 viser opmålinger af sejlruten fra søkortet samt vurdering af fart baseret på medgået sejltid. Se endvidere figur 5.1.

Ben #	Fart (knob)	Direkte distance	Sejltid
1	3,6	0,23	3 ^m 50 ^s
2	11,3	0,44	2 ^m 20 ^s
3	6,8	0,32	2 ^m 49 ^s
4	6,0	0,36	4 ^m 00 ^s

Tabel 2.1 sammenhæng mellem distance, tid og fart for de 4 del strækninger som færgerne gennemsejler

3. Brug af AIS data

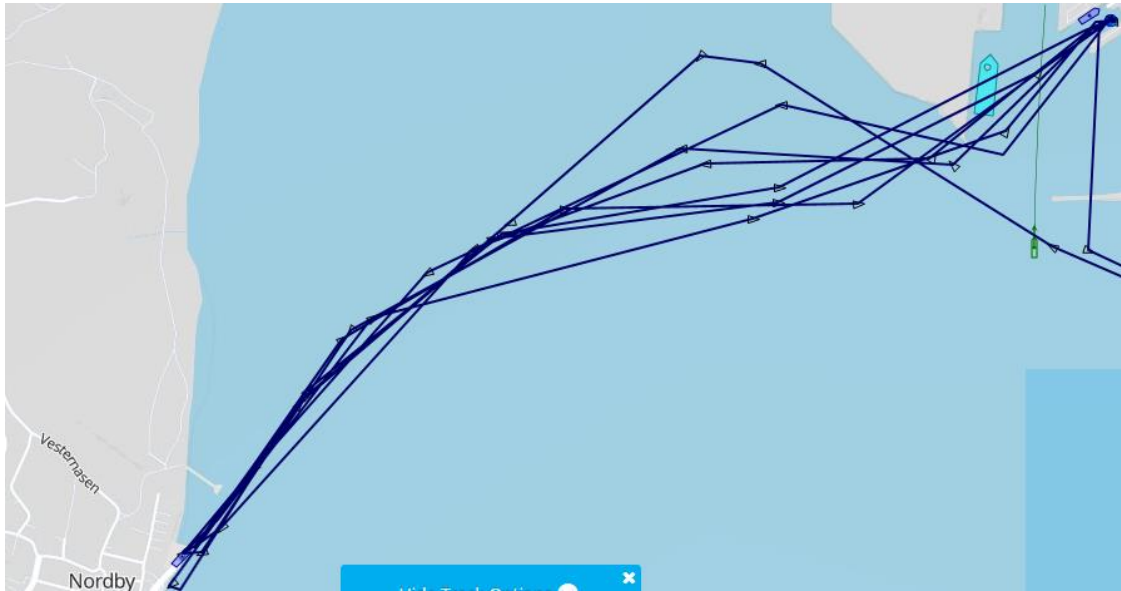
Som eksempel to en typisk dags sejlader er der nedenfor vist et uddrag af AIS (Automatic Identification System) data for M/F Fenja og M/F Menja.



Figur 3.1 AIS track M/F "Fenja"



Figur 3.3 AIS track M/F "Menja"



Figur 3.3 AIS track Passagerfærgen "Sønderho"

Ovenstående plot er færgernes AIS track fra den 19 April 2017 kl. 12:00 til den 20 April 2019 kl. 12:00, hvor færgernes rute vises. Det fremgår tydeligt, hvor der sejles i renden ind til Fanø (der hvor man kan se at tracks er samlet) og hvor der sejles i farvandet mellem renden ind til Fanø og Esbjerg (der hvor der er større spredning på tracks). Denne spredning skyldes at færgerne skal passere hinanden og eventuelt gå af vejen for anden skibstrafik.

M/F "Fenja" og M/F "Menja" har tilsammen 41 afgangene fra Esbjerg til Fanø og 41 afgangene fra Fanø til Esbjerg på hverdage, derudover er der 8 afgangene hver vej med Passager Færgen "Sønderho".

Bemærk at farten i sejlrende ved højvande er mellem 7 og 8 knob og ved lavvande mellem 6 og 7 knob.

Der er 2 lavvande og 2 højvande i løbet af den viste periode (24 timer).

Der er observeret en gennemsnitsfart på overfarten på 7,8 knob (fra leje til leje).

4. Sejladsforhold

Sejladserne mellem Esbjerg og Fanø kan undertiden forstyrres af øvrig nord- og sydgående trafik, hvilket betyder at færgerne undertiden skal gå af vejen for andre skibe. Da færgerne ikke kan passere hinanden i renden ind til Fanø, er det nødvendigt at afpasse farten på den vestgående færge indtil den østgående har forladt renden ind til Fanø. Dette kan betyde at sejliden forøges en smule (ca. 30 til 60 sekunder)

Som det fremgår af fartplanen sejles der med 20 minutters drift på hverdage fra kl. 06:00 til kl. 21:00, på Lørdage fra kl. 07:00 til kl. 21:00 og på søndage fra kl. 08:00 til kl. 20:00.

Esbjerg — Fanø

1. januar - 31. december 2017

Hverdage			Lørdag			Søn- og helligdage		
00	15		00	15		00	15	
01			01	15		01	15	
02			02	15		02	15	
04		50	04			04		
05	30		05	40		05	40	
06	05	35	06	30		06	30	
07	10	30A	07	10	50	07	10	50
08	10A	30	08	10J	30	08	30	50R
09	10	30B	09	10	30K	09	10	30S
10	10c	30	10	10L	30	10	10T	30
11	10	30c	11	10	30L	11	10	30T
12	10c	30	12	10L	30	12	10T	30
13	10	30D	13	10	30L	13	10	30T
14	10D	30	14	10L	30	14	10T	30
15	10	30E	15	10	30L	15	10	30T
16	10E	30	16	10L	30	16	10T	30
17	10	30E	17	10	30N	17	10	30U
18	10F	30	18	10O	30	18	10V	30
19	10	30H	19	10	30J	19	10	30W
20	10I	30	20	10Q	30	20	10	30
21	10	50	21	10	50	21	10	50
22		50	22		50	22		50
23	30		23	30		23	30	

- A Sejler 01.06.-18.09. samt 02.01, 03.03, 12.04, 18.04, 05.05, 11.05, 19.05, 24.05.
- B Sejler 01.06.-18.09., fredage 17.03.-29.09. samt 02.01, 06.01, 12.04, 18.04, 11.05, 24.05 og 13.10.
- C Sejler 01.06.-18.09., fredage 03.02.-24.11. samt 02.01, 06.01, 10.-12.04, 18.04, 11.05, 24.05, 03.10, 16.-19.10. og 22.12.
- D Sejler 01.06.-14.09., fredage 03.02.-24.11. samt 10.-12.04, 11.05, 24.05, 03.10, 16.-19.10. og 22.12.
- E Sejler 01.06.-18.09., fredage 27.01.-29.12. samt 02.03, 10.-12.04, 11.05, 24.05, 03.10, 16.-19.10, 27.12 og 28.12.
- F Sejler fredage 10.02.-24.11. samt 12.04, 11.05, 24.05 og 22.12.
- G Sejler fredage 07.04.-29.09. samt 12.04, 11.05, 24.05 og 13.10.
- H Sejler fredage 30.06.-28.07. samt 12.04, 24.05, 02.06, 15.09 og 13.10.
- I Sejler 24.05, 02.06 samt fredage 07.07.-21.07.
- J Sejler 01.07.-29.07.
- K Sejler 18.02.-28.10. samt 23.12 og 30.12.
- L Sejler 18.02.-28.10. samt 16.12, 23.12 og 30.12.
- M Sejler 03.06.-26.08. samt 08.04 og 14.10.
- N Sejler 10.06.-26.08. samt 08.04 og 14.10.
- O Sejler 24.06.-29.07. samt 14.10.
- P Sejler 24.06.-29.07.
- Q Sejler kun 22.07.
- R Sejler 17.04, 28.05, 05.06, 18.06 og 17.09.
- S Sejler 05.02.-19.11.
- T Sejler 05.02.-26.11. og 26.12.
- U Sejler 09.04.-17.09.

www.faergen.dk

Fanø — Esbjerg

1. januar - 31. december 2017

Hverdage			Lørdag			Søn- og helligdage		
00		30	00		30	00		30
01			01		30	01		30
02			02		30	02		30
05	10	50	05			05		
06	20	50	06	00	50	06	00	50
07	10A	30	07		30	07		30
08	10	30A	08	10	30J	08	10	50
09	10A	30	09	10K	30	09	10R	30
10	10	30c	10	10L	30	10	10T	30
11	10c	30	11	10L	30	11	10T	30
12	10	30c	12	10	30L	12	10	30T
13	10c	30	13	10L	30	13	10T	30
14	10	30D	14	10	30L	14	10	30T
15	10E	30	15	10L	30	15	10T	30
16	10	30E	16	10	30L	16	10	30T
17	10E	30	17	10M	30	17	10T	30
18	10	30F	18	10	30O	18	10	30V
19	10G	30	19	10P	30	19	10W	30
20	10	30I	20	10	30Q	20	10	50
21		30	21		30	21		30
22	10		22	10		22	10	
23	10	50	23	10	50	23	10	50

- V Sejler 17.04, 28.05, 05.06, 18.06, 02.07.-13.08. og 17.09.
- W Sejler 28.05, 05.06, 18.06 og 17.09.

Følgende afgang sejles ikke den 24.12.

Fra Esbjerg kl. 19.10, 19.50 og 20.30.
Fra Fanø kl. 19.30, 20.10 og 20.50.

Den 13.-14.04., 17.04, 12.05, 25.05, 05.06 og 25.-26.12. sejles efter søn- og helligdagssejlplan.

Farligt Gods tirsdag og torsdag

Afgangene fra Esbjerg kl. 09.10 og fra Fanø kl. 10.50 tirsdage og torsdage er forbeholdt farligt gods. I vinterperioden sejler M/B Sønderho disse afgang, såfremt det er muligt.

Sejlplan for M/B Sønderho

Hverdage	
Fra Esbjerg	Fra Fanø
06	50*
07	30*
08	10*
14	50*
15	30*
16	10*
17	30*

Bemærk! M/B Sønderho medtager ikke køretøjer, kun passagerer.

* Sejles af bilfærge fra 01.06.-18.09. samt 02.01, 06.01, 03.03, 12.04, 18.04, 05.05, 11.05, 19.05 og 24.05. Sejler IKKE 26.05 samt 27.-29.12.

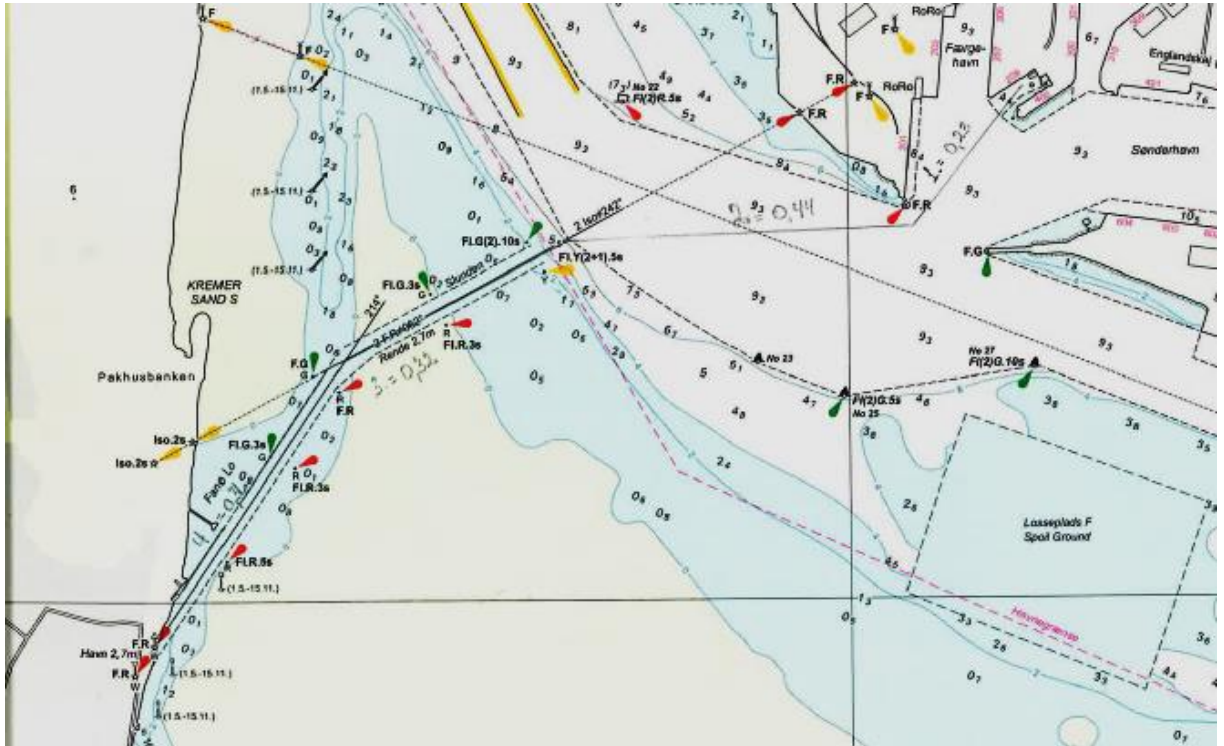
* Sejler mandag-torsdag samt 06.01, 13.01 og 20.01. Sejles af bilfærge fra d. 01.06.-18.09. samt 02.03, 10.-12.04, 11.05, 24.05, 03.10, 16.-19.10, 27.12 og 28.12.

www.faergen.dk

Figur 4.1 Sejlplan for Esbjerg Fanø overfarten. Kilde: "Færgens" hjemmeside.

5. Sejladsområde

Sejladsområdet er beskrevet i søkortuddraget nedenfor (Dansk søkort nr. 95).



Figur 5.1 Uddrag af Dansk søkort nr. 95

Uddraget viser de 4 ben på ruten mellem Esbjerg og Fanø som har en samlet distance på 1,35 nm.

- Distance på ben 1 = 0,23 nautisk mil
- Distance på ben 2 = 0,44 nautisk mil
- Distance på ben 3 = 0,32 nautisk mil
- Distance på ben 4 = 0,36 nautisk mil

Trafik til og fra Sønderhavn samt til Østhavnen krydser færgeruten i dybet mellem indsejlingen til Sønderhavn og renden ind til Nordby.

6. Sikkerhed

Passage af et andet skib i den smalle gravede rende ind til Nordby på Fanø er vurderet at være sikkerhedsmæssigt uforsvarligt. Hvilket også underbygges af nedstående gældende bekendtgørelse nr.1035 af 14. december 1994 udstedet af søfartsstyrelsen om sejlads i sejlrenden fra Fanø Lo og Slunden. Hvor det specielt af §1 stk 2 tydeligt fremgår, at det er nødvendigt at koordinere sejlads i renden, så den kun besejles af 1 skib af gangen.

Citat start:

Bekendtgørelse om sejlads i sejlrenderne Fanø Lo og Slunden

I medfør af § 5, stk. 4, og § 6, stk. 3, i lov om skibsfartens betryggelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 29. september 1988, og efter bemyndigelse i bekendtgørelse nr. 570 af 26. september 1988, fastsættes efter samråd med Forsvarsministeriet:

§ 1. Færgesejladsen mellem Esbjerg og Nordby finder sted gennem Slunden sejlrende og den sydlige del af sejlrenden Fanø Lo fra Kremer Sand S fyrpæl til Nordby. Sejlrenderne er at betragte som snævre løb, idet besejlingsforholdene gør det vanskeligt for et skib, der sejler i sejlrendernes længderetning, at overholde de almindelige vigeregler for skibe.

Stk. 2. Handelsskibe, der ønsker at anløbe Nordby havneanlæg, skal træffe aftale med DSB-Fanøoverfarten om benyttelse af Slunden sejlrende med henblik på at koordinere sejladsen.

§ 2. Fritidsfartøjer må kun benytte sejlrenden i Fanø Lo og Slunden for direkte sejlads til og fra havneanlæggene i Nordby, og et fritidsfartøj skal under sejladsen holde sig så nær, som det er sikkert og muligt, til sejlrendens ydergrænse på fartøjets styrbords side.

Stk. 2. Et fritidsfartøj må ikke vanskeliggøre passagen for et skib, som kun kan sejle sikkert i sejlrenden.

Stk. 3. Fritidsfartøjer, der er forsynet med motor, skal benytte denne under sejladsen.

§ 3. Udgående fritidsfartøjer fra Nordby må kun passere sejlrenden i Fanø Lo umiddelbart efter færgens ankomst til eller afgang fra færgelejet i Nordby.

Stk. 2. Indgående fritidsfartøjer fra den nordlige del af Fanø Lo må kun passere Kremer Sand S fyrpæl umiddelbart efter færgens passage af fyrpælen.

Stk. 3. Når en færge og et fritidsfartøj samtidig er under anduvning af Slunden fra Grådyb, skal fritidsfartøjet vente og lade færgen sejle først ind i sejlrenden.

§ 4. Overtrædelse af denne bekendtgørelse straffes med bøde.

§ 5. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 1995.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 496 af 30. august 1982 om sejlads i sejlrenden Fanø Lo ophæves.

Søfartsstyrelsen, den 14. december 1994

N. J. Bagge

Citat slut.

Appendiks A

Observationer i Esbjerg of Fanø havn og ombord på færgen "Menja"



IMO: **9189380**

MMSI: **219000603**

Call Sign: **OYIU**

Flag: **Denmark [DK]**

AIS Vessel Type: **Passenger**

Gross Tonnage: **751**

Deadweight: **250 t**

Length Overall x Breadth Extreme:
49.9m x 14m

Year Built: **1997**

Status: **Active**

Draught

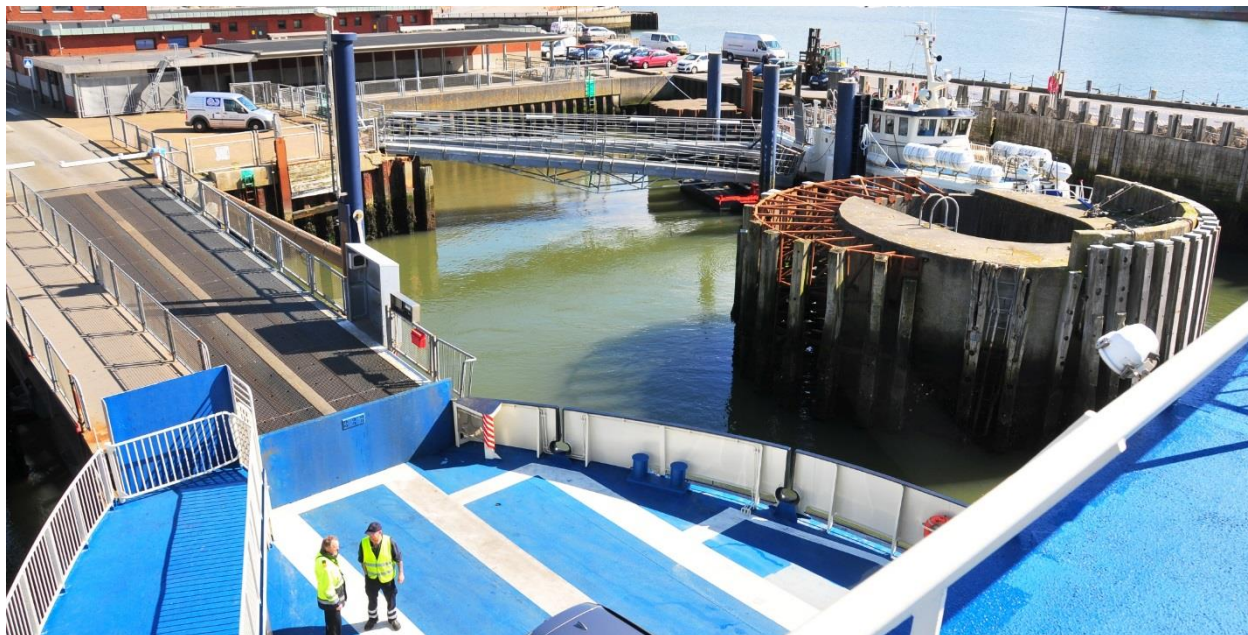
2.5m

Speed recorded (Max / Average)

11.3 / 7.8 knots

Sejlads fra Esbjerg til Fanø.

Samlet sejltid: 13:50 minutter fra leje til leje.



Figur A1: Afgang Esbjerg færgeleje 3. april 2017 kl. 13:12:28



Figur A2: Afgang passage ydermoler 3. april 2017 kl. 13:14:48



Figur A3: Ankomst start af sejlrende til Fanø 3. april 2017 kl. 13:17:21



*Figur A4: Passage af 3. bøjesæt (1. bøjesæt ses i baggrunden) 3. april 2017 kl. 13:21:50
Bemærk hækbølgen der bryder ind over the lave område ved siden af sejlrenden.*



Figur A5: Ankomst Fanø 3. april 2017 kl. 13:24:36



Figur A6: Ankomst Fanø – færge har lige haft kontakt med broklap 3. april 2017 kl. 13:26:18

Sejlads fra Fanø til Esbjerg.

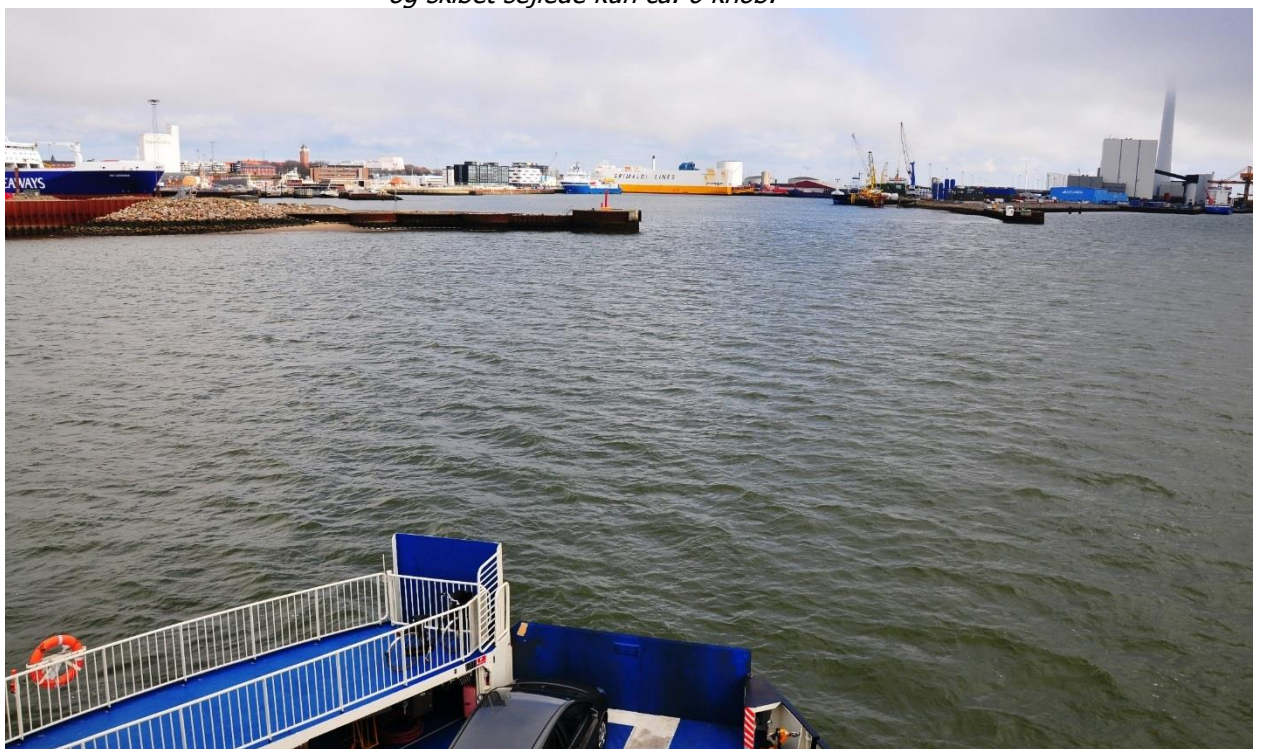
Samlet sejltid: 13:20 minutter fra leje til leje.



Figur A7: Afgang Fanø færgeleje 3. april 2017 kl. 14:12:56



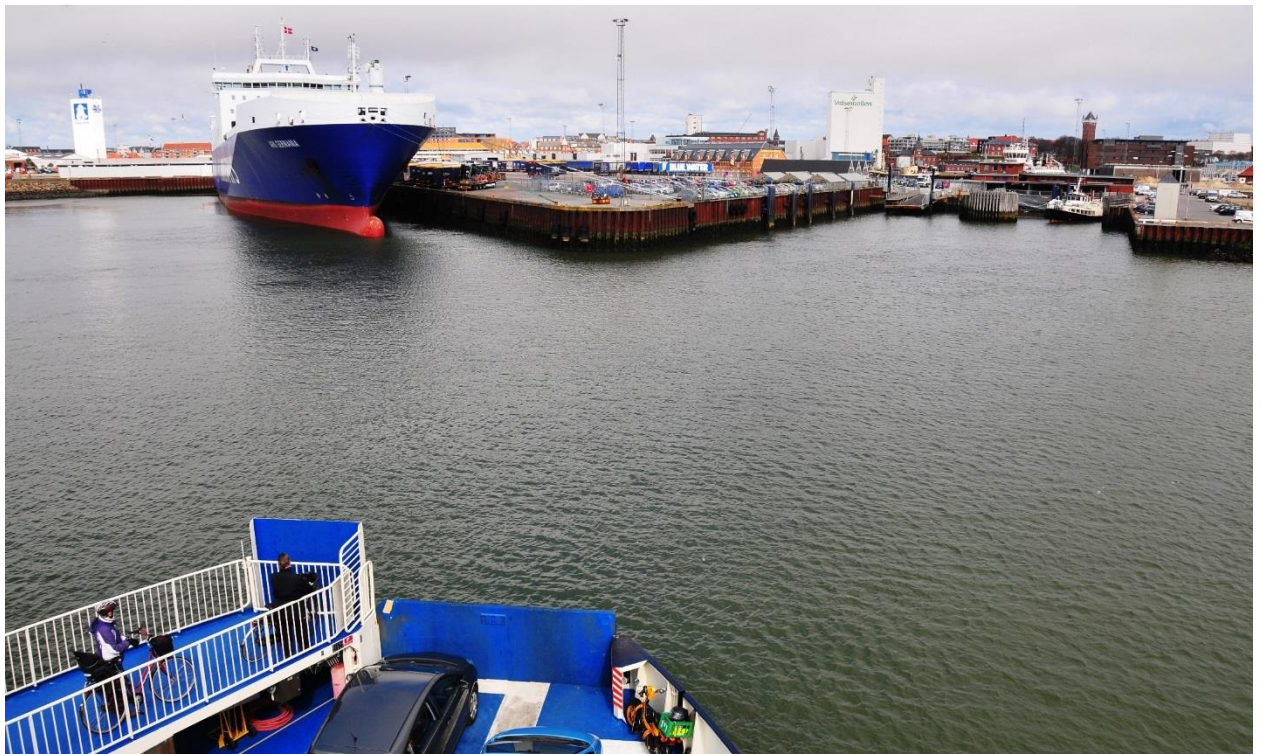
*Figur A8: Passage af 1. bøjepar 3. april 2017 kl. 14:16:00
Bemærk kølvandet fra propellen. Da det var lavvande arbejdede maskineri ekstra hårdt og skibet sejlede kun ca. 6 knob.*



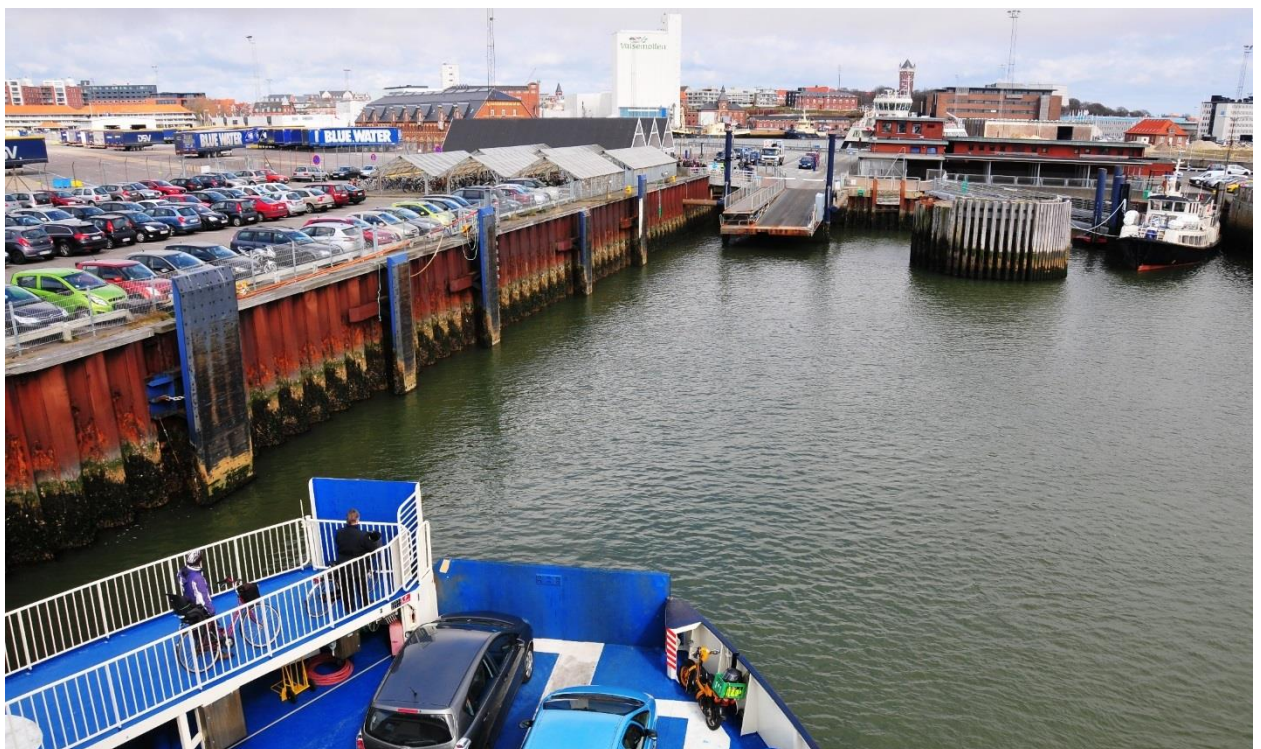
Figur A9: Ankomst Esbjerg ydermoler 3. april 2017 kl. 14:22:18



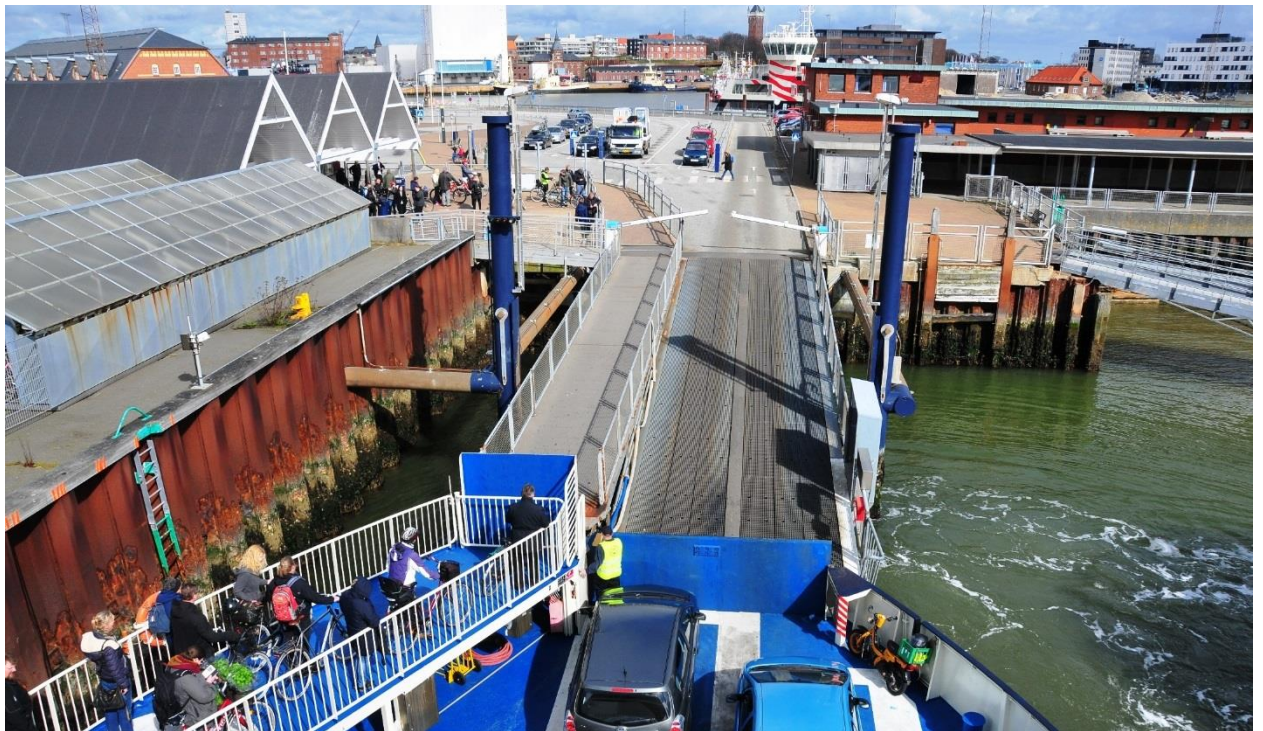
Figur A10: Passage Esbjerg ydermoler 3. april 2017 kl. 14:23:03



Figur A11: Esbjerg færgeleje i sigte 3. april 2017 kl. 14:24:06



Figur A12: Ankomst Esbjerg færgeleje 3. april 2017 kl. 14:24:48



Figur A13: Ankomst Esbjerg – færge har lige haft kontakt med broklap 3. april 2017 kl. 14:26:18



IMO: **8946779**

MMSI: **219000605**

Call Sign: **OYVH**

Flag: **Denmark [DK]**

AIS Vessel Type: **Passenger**

Gross Tonnage: **93**

Deadweight: **36 t**

Length Overall x Breadth Extreme:
26.3m × 6.1m

Year Built: **1962**

Status: **Active**

Passagerfærgen Sønderho

Certifikat fundet : Ja
Certifikatindehaver:
SERIALNUMBER=CVR:43265717-UID:53139501 + CN=Transport- og
Bygningsministeriet - Sikkerpost, O=Transport- og Bygningsministeriet //
CVR:43265717, C=DK
Certifikatudsteder:
CN=TRUST2408 OCES CA II, O=TRUST2408, C=DK
Dato for modtagelse : Mon Feb 19 13:00:18 CET 2018
Dato for signaturkontrol : Mon Feb 19 13:00:47 CET 2018

Resultat af signaturkontrol : OK
Var meddelelsen uændret? :Ja
Var meddelelsen krypteret? : Ja, S/MIME/2048bit
Var certifikatet gyldigt? : Ja
Var certifikatet revokeret? : Nej
Var certifikatet betroet? : Ja

Fanø Kommune
Att.: Vibeke Kinch
(vk@fanoe.dk)

Dato 9. august 2017
J. nr. 2017-1438

Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Eneret til drift af færgerute

Fanø Kommunes har ved e-mail af 1. juni 2017 bedt om Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering af, om der kan meddeles eneret på færgeruten mellem Fanø og Esbjerg af sikkerhedsmæssige hensyn.

Kompetencen til at træffe beslutning om tildeling af eneret over kommunale færgeruter ligger efter færgelovens § 3 hos vedkommende kommunalbestyrelse.

Det tilkommer på denne baggrund ikke ministeriet at rådgive Fanø Kommune i den konkrete sag, men alene at udtale sig generelt om færgeloven, hvilket tidligere er sket ved ministeriets brev af 3. marts 2017, der vedlægges dette brev. Der kan tillige om det konkrete spørgsmål henvises til færgeloven og dennes forarbejder. Ministeriets tilbageholdenhed i sagen gælder så meget desto mere, hvor kommunens eventuelle dispositioner kan blive genstand for prøvelse ved domstolene.

Ministeriet skal herefter opfordre Fanø Kommune til – eventuelt ved inddragelse af advokat – at foretage sin egen vurdering af, hvorvidt der er den fornødne hjemmel til at tildele en eneret som ønsket af kommunen.

Med hensyn til spørgsmål om sikkerhed til søs henvises til Søfartsstyrelsen.

Med venlig hilsen

Katrine Balslev-Clausen
Fuldmægtig

Fanø Kommune
Att.: Kommunaldirektør Vibeke Kinch (vk@fanoe.dk)

Kopi til: Økonomi- og Indenrigsministeriet
Att.: Kontorchef Søren H. Thomsen (sht@oim.dk)

Dato 3. marts 2017
J. nr. 2017-1438

Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Færgeloven og eneret til drift af færgerute

Kære Vibeke Kinch

Under henvisning til vores møde hos Økonomi- og Indenrigsministeriet den 22. februar 2017 skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vende tilbage angående færgeloven og muligheden for at tildele eneret til drift af færgerute.

Det følger af lovbekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008 om færgefart (færgeloven) § 2, stk. 2, at en kommune kan indgå kontrakt med et privat rederi om drift af en samfundsbegrundet færgefart, jf. også lovens § 1.

En færgekontrakt skal indgås i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen 3577/92, jf. færgelovens § 2, stk. 2. Det følger af forordningen, at kontrakten skal indgås uden forskelsbehandling af EU-redere.

Det kan desuden oplyses, at EU-Kommissionen i meddelelse KOM(2014) 232 af 22. april 2014 om fortolkningen af cabotagesejladsforordningen har udtalt følgende om adgangen til at indgå kontrakter om offentlig tjeneste (side 13):

”Medlemsstaterne kan kun pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser og indgå kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de for hver omhandlet rute har fastlagt, at den regelmæssige trafik ville være utilstrækkelig (dvs. at de ikke ville blive tilvejebragt i det omfang eller på de betingelser, som er defineret af de offentlige myndigheder som passende), hvis tilvejebringelsen af dem blev overladt til markedet alene. Derudover skal kontrakten om eller forpligtelsen til offentlig tjeneste være nødvendig og forholdsmæssig for det mål, der består i at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer. Med andre ord må medlemsstaterne ikke lade tjenesteydelser være omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de allerede leveres på tilfredsstillende vis og på betingelser såsom pris, kontinuitet og tilgængelighed, som er i offentlighedens interesse som defineret af staten, af erhvervsdrivende, der driver virksomhed på normale markedsvilkår.”

Reglerne om eneret fremgår af færgelovens § 3, stk. 2:

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717



”Når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, kan transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse, 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.”

Det følger således af færgelovens § 3, stk. 2, at en kommunalbestyrelse, der indgår kontrakt med et rederi om at drive færgeruten, kan give rederiet eneret til at drive færgeruten. Endvidere følger det af færgelovens § 3, stk. 1, at kommunalbestyrelsen, såfremt den driver færgeruten in-house (egenproduktion), kan påbyde andre ikke at drive færgetrafik på ruten.

Eneretten griber ind i konkurrencevilkårene, og derfor er det en betingelse, at eneret kun gives, når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, jf. færgelovens § 3, stk. 2. I bemærkningerne til lovforslag L 130 af 27. marts 2008 om ændring af lov om færgefart fremgår følgende herom:

”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.”

Udbud af færgeruten mellem Fanø og Esbjerg forudsætter således, at kommunen kan dokumentere, at der er behov for offentlig service med færgetransport, som ikke opfyldes i dag, og at vilkår om eneret til færgeruten er særligt begrundet i hensynet til opretholdelse af færgeruten.

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at der med færgelovens § 3, stk. 4 og 5 er skabt hjemmel for at begrænse adgangen til kommerciel færgefart ved at fastsætte vilkår om eksempelvis besejlings hyppighed og fordeling over sæsonen. Pålæg af sådanne vilkår forudsætter, at dette er nødvendigt af hensyn til opretholdelse af en færgerute med forpligtelser til offentlig tjeneste.

Det skal som også anført på mødet understreges, at det er Fanø Kommunes ansvar at sikre sig, at lovgivningen overholdes, herunder om betingelserne for tildeling af en eventuel eneret er opfyldt. Fanø Kommunes beslutning om eventuel tildeling af en eneret skal ikke forelægges ministeriet til godkendelse.

Med venlig hilsen



Michael Thumand
Spezialkonsulent

Side 3/3

Sendt pr. mail

Fanø Kommune
Skolevej 5, Nordby
6720 Fanø

Att.: Kommunaldirektør Vibeke Kinch

30. maj 2017
J.nr.:
LW/27879-003
Juridisk Assistent:
Lisbeth Vagner West
Direkte:
76 11 54 01
lw@kirklarsen.dk

Fanøfærgen

Kære Vibeke

Du har fremsendt den endelige rapport fra Force Technology om kapaciteten på Esbjerg-Fanø overfarten og anmodet om min vurdering af, om den kan danne grundlag for en deklaration om eneret efter lov om færgefart.

Jeg har i et kort notat af 12. januar 2017 tidligere behandlet dette emne delvist, og jeg har til brug for min besvarelse også fået kopi af Transportministeriets brev til jer af 3. marts 2017.

Force Instituttets rapport

Force konkluderer, at der for at undgå overfartsforsinkelser maksimalt kan sejle to færger, som så skal passere hinanden uden for den smalle sejlrende ind til Nordby, idet det er sikkerhedsmæssigt ufor-svarligt, at færgerne passerer hinanden i sejlrenden, og de skriver afslutningsvis, at

"Den drift form som i dag udføres af "Færgen" vurderes som optimal hvad angår maksimal kapacitet ved sejlads med de eksisterende færger på overfarten [...].

Muligvis kunne en lidt større færge indsættes på overfarten, for at øge kapaciteten, denne mulighed er dog ikke undersøgt i dette studie".

Det angives under pkt. 4 under "sejladsforhold", at

"Som det fremgår af fartplanen sejles der med 20 minutters drift på hverdage fra kl. 06:00 til kl. 21:00, på Lørdage fra kl. 07:00 til kl. 21:00 og på søndage fra kl. 08:00 til kl. 20:00."

Dette er en noget ufuldstændig gengivelse af fartplanen, idet det kun er i den absolutte højsæson, at der dagligt sejles 20 minutters drift som angivet.

Lovgrundlaget

Efter færgeovens § 3 har en kommune mulighed for at deklarere eneret til en færgerute, hvilket vil sige, at man kan pålægge andre ikke at drive færgefart på den pågældende rute. Det kan ske, hvis kommunen enten selv vil drive ruten eller udbyde den i offentlig tjeneste i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen. Muligheden for at deklarere en sådan eneret til ruten er dog betinget af, at hensynet til opretholdelsen af ruten i særlig grad taler derfor, og i motiverne til loven anføres det, at eneret f.eks. kan være det eneste egnede middel til opfyldelse af væsentlige transportbehov.

Traditionelt har man til støtte for muligheden for at deklarere eneret navnlig henvist til situationer, hvor en operatør betjener ruten på helårsbasis, mens en anden operatør alene ønsker at "skumme fløden" ved at besejle ruten i den turistmæssige højsæson.

I Transportministeriets brev af 3. marts 2017 har man optrykt følgende udtalelse fra EU-Kommissionen:

"Medlemsstaterne kan kun pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser og indgå kontakter om offentlig tjeneste, hvis de for hver omhandlet rute har fastlagt, at den regelmæssige trafik ville være utilstrækkelig (dvs. at de ikke ville blive tilvejebragt i det omfang eller på de betingelser, som er defineret af de offentlige myndigheder som passende), hvis tilvejebringelsen af dem blev overladt til markedet alene. Derudover skal kontrakten om eller forpligtelsen til offentlig tjeneste være nødvendig og forholdsmæssig for det mål, der består i at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer. Med andre ord må medlemsstaterne ikke lade tjenesteydelser være omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de allerede leveres på tilfredsstillende vis og på betingelser såsom pris, kontinuitet og tilgængelighed, som er i offentlighedens interesse som defineret af staten, af erhvervsdrivende, der driver virksomhed på normale markedsvilkår."

Da færgedrift som anført i mit tidligere brev af 12. januar 2017 er fri næring, vil en bestemmelse om eneret kunne være et alvorligt indgreb i denne frie næringsvej, og kommunen kan derfor kun deklarere eneret, hvis man kan bevise, at eneret er nødvendigt for at opfylde væsentlige transportbehov, og at der ikke er andre mindre indgribende foranstaltninger end eneret, der kan føre til samme resultat.

Det må således antages, at muligheden for at deklarere eneret til en færgerute er afhængig af, at der ikke uden denne eneret kan etableres en færgeforbindelse, der i relation til f.eks. pris, frekvens, sejlplan, kapacitet osv. giver offentligheden en tilfredsstillende transportforbindelse. Det er således ikke min vurdering, at det forhold, at det teknisk eller sikkerhedsmæssigt kun er muligt at have én operatør på overfarten, i sig selv kan berettige en deklaration om eneret efter færgeoven. Så vidt jeg kan se, har dette spørgsmål dog aldrig været prøvet eller afgjort i praksis, men det er som sagt min vurdering, at eneoperatørens drift af ruten skal være utilfredsstillende målt i forhold til offentlighedens transportbehov, for at der skal kunne deklareres eneret.

Aftaleforholdet mellem havnen og operatøren

Der eksisterer som bekendt en aftale mellem Fanø Byråd og Scandlines Sydfynske A/S, som fortsat må anses for gældende også i relation til den nye operatør, Færgen. Denne aftale har jeg tidligere kommenteret i notatet af 12. januar 2017. Aftalen regulerer mange forskellige forhold, herunder operatørens ejendomsret til broklapper, teknikhus mv. samt operatørens pligt til at vedligeholde sejlrenden, og aftalen kan opsiges med 12 måneders skriftligt varsel til den første i en måned.

I betragtning af at færgedrift som tidligere anført er fri næring, der i princippet kan udøves af enhver reder uden tilladelse, kan det forekomme lidt overraskende, at der eksisterer en sådan skriftlig aftale mellem havnen og operatøren, men det skyldes formentlig dels historiske grunde (oprindeligt blev ruten drevet af Staten (Post- og Telegrafvæsenet)), dels behovet for at regulere i detaljer de mange forskellige vedligeholdelsespligter i forbindelse med driften af færgeruten. Eksistensen af aftalen, der efter sin ordlyd udtrykkeligt kan opsiges, svækker naturligvis ikke kommunens mulighed for at indsætte en anden operatør, men der er næppe grund til at tro, at aftalen i sig selv indeholder en sådan fravigelse af reglerne i færgeloven, at man bare kan se bort fra loven.

Angående kriteriet "væsentlige transportbehov"

Færgeloven tilsigter at skabe rammerne for en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. I et land som Danmark med mange øer har det været væsentligt at sikre, at i hvert fald øer med fast bosiddende befolkning har rimelige færgeforbindelser. Selv om jeg ikke er bekendt med nogen studier, der sammenligner færgeforholdene til de enkelte øer, er jeg ikke meget i tvivl om, at Fanø formentlig er den ø i landet, der har de bedste færgeforbindelser, både når man måler på kapacitet, overfartstid og sejladsfrekvens. Målt på disse parametre synes der derfor ikke umiddelbart at være forhold, der kan begrunde et behov for at deklarere eneret til ruten, heller ikke selv om der teknisk set (og først og fremmest altså på grund af den smalle sejlrende ind til Nordby) ikke er mulighed for at indsætte en operatør nr. 2. Man kan naturligvis overveje, om behovet bliver tilstrækkeligt tilgodeset på de tidspunkter af året eller døgnet, hvor der ikke sejles med 20 minutters drift, men den del belyses i hvert fald ikke i Force Technologys rapport.

Selv om man traditionelt set formentlig først og fremmest har tænkt på, at eneretten skulle bruges for at sikre en rimelig frekvens i færgedriften, er det dog ikke udelukket, at også andre parametre end frekvens og kapacitet kan inddrages i vurderingen af, om transportbehovet er varetaget på en i det væsentlige hensigtsmæssig måde. Det fremgår således af det ovenfor angivne notat fra EU-Kommissionen, at også pris kan indgå som et element, når det skal vurderes, om offentlighedens interesse i at have en effektiv færgedrift er opfyldt. Bortset fra Mols-Linien, der – så vidt jeg ved – sejler uden offentlige tilskud, er det på landsplan vist nok kun Fanø-overfarten, der ikke modtager offentlige tilskud, og et af de klagepunkter, man oftest hører fra brugere af Fanø-overfarten, går på de høje billetpriser. En (for) høj billetpris sammenholdt med det faktum, at det teknisk set kun er muligt at have en enkelt operatør på Fanø-overfarten, kunne eventuelt siges at medføre en monopollignende tilstand, som kunne gøre det berettiget, at Fanø Kommune med hjemmel i loven kan deklarere eneret til ruten

og herefter enten selv drive den efter færgelovens § 3, stk. 1, eller udbyde den som offentlig tjeneste i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen efter § 3, stk. 2.

Jeg har telefonisk forhørt mig i Transportministeriet, som imidlertid oplyser, at man ikke fra nyere tid har kendskab til nogen færgerute, hvor der har været behov for, at staten eller en kommune har deklareret eneret.

Sammenfatning

Det vurderes ikke, at Force Instituttets rapport i sig selv giver den fornødne hjemmel for kommunen til at deklarerer eneret til Fanø-overfarten efter færgelovens § 3. En deklarering af eneret er en undtagelse fra hovedreglen om, at færgedrift er fri næring. En sådan undtagelse vil traditionelt blive fortolket indskrænkende, og det er Kommunalbestyrelsen, der har bevisbyrden for, at der ikke kan drives en færgetrafik, der sikrer offentligheden en effektiv opfyldelse af overfartsbehovet, medmindre der deklarerer eneret.

Eventuelt kan billetprisen begrunde en sådan eneret, men det kræver en nærmere undersøgelse af, hvordan billetprisen er sammenholdt med andre tilsvarende priser. En meget for høj billetpris sammenholdt med det faktum, at der kun er plads til én færgeoperatør, kunne blive vurderet som værende et udslag af en uhensigtsmæssig monopollignende tilstand, som det ville være rimeligt at sikre sig imod ved at deklarerer eneret.

Anbefaling

Jeg vil anbefale, at kommunen overvejer, hvilke konkrete klagepunkter man har i relation til den nuværende færgedrift, både for så vidt angår frekvens, færgekapacitet, billetpriser osv. med henblik på, at der ved det næstfølgende møde med Færgen kunne blive indledt drøftelser om, hvorvidt der aftalemæssigt kan findes en tilfredsstillende løsning. Man kan måske sætte ekstra skub i forhandlingerne ved at lade skinne igennem, at kommunen alvorligt overvejer at benytte sig af muligheden for at opsigge aftalen og deklarerer eneret, hvis ikke forhandlingerne fører til et tilfredsstillende resultat.

Med venlig hilsen

Bo Ascanius
ba@kirklarsen.dk
Direkte nr. 76 11 54 31

From: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Sent: 30 May 2017 16:27:16 (UTC +02)
To: Erik Nørreby <bgboen@fanoe.dk>; Jan Egesborg <janegesborg@gmail.com>
Subject: Fwd: Fanøfærgen - j.nr. 27879-003/LW
Attachments: image005.jpg, ATT00001.htm, image006.png, ATT00002.htm, Vurdering.pdf, ATT00003.htm, Signaturbevis.txt, ATT00004.htm

Hej Erik og jan
Hermed ascanius brev.
Lad os tale sammen senere eller i morgen

Venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Fanø kommune

Start på videresendt besked:

Fra: Bo Ascanius <BA@kirklarsen.dk>
Dato: 30. maj 2017 kl. 15.39.21 CEST
Til: "'vk@fanoe.dk'" <vk@fanoe.dk>
Emne: Fanøfærgen - j.nr. 27879-003/LW
Svar til: Bo Ascanius <BA@kirklarsen.dk>

Kære Vibeke

Hermed som aftalt tilrettet vurdering.

Med venlig hilsen / Best regards

Bo Ascanius, partner, advokat / Attorney

Mob. +45 22 69 42 22

Dir. +45 76 11 54 31

Advokatpartnerselskabet Kirk Larsen & Ascanius

Esbjerg Brygge 28, DK-6700 Esbjerg

Phone +45 70 22 66 60

CVR: 33 64 69 25

<http://www.kirklarsen.dk>

Du har modtaget en email fra Advokatpartnerselskabet Kirk Larsen & Ascanius.

Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen. E-mailen og evt. vedhæftede filer bedes slettet.

This is an e-mail from the law firm of Kirk Larsen & Ascanius.

This e-mail and any attachment may contain confidential information and/or privileged information. This e-mail is intended for the addressee(s) stated above only. If you receive this e-mail by mistake, please return it to Kirk Larsen & Ascanius without producing, distributing or retaining copies hereof. Please delete this email and any attachment from your system.

Tænk over om det virkelig er nødvendigt at printe denne Email
Before printing this email, think if it is really needed

.....

Oprettet og sendt den 30. maj 2017 klokken 15.37.58 af lw

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Sendt pr. mail

Fanø Kommune
Skolevej 5, Nordby
6720 Fanø

Att.: Kommunaldirektør Vibeke Kinch

30. maj 2017
J.nr.:
LW/27879-003
Juridisk Assistent:
Lisbeth Vagner West
Direkte:
76 11 54 01
lw@kirklarsen.dk

Fanøfærgen

Kære Vibeke

Du har fremsendt den endelige rapport fra Force Technology om kapaciteten på Esbjerg-Fanø overfarten og anmodet om min vurdering af, om den kan danne grundlag for en deklaration om eneret efter lov om færgefart.

Jeg har i et kort notat af 12. januar 2017 tidligere behandlet dette emne delvist, og jeg har til brug for min besvarelse også fået kopi af Transportministeriets brev til jer af 3. marts 2017.

Force Instituttets rapport

Force konkluderer, at der for at undgå overfartsforsinkelser maksimalt kan sejle to færger, som så skal passere hinanden uden for den smalle sejlrende ind til Nordby, idet det er sikkerhedsmæssigt ufor-svarligt, at færgerne passerer hinanden i sejlrenden, og de skriver afslutningsvis, at

"Den drift form som i dag udføres af "Færgen" vurderes som optimal hvad angår maksimal kapacitet ved sejlads med de eksisterende færger på overfarten [...]."

"Muligvis kunne en lidt større færge indsættes på overfarten, for at øge kapaciteten, denne mulighed er dog ikke undersøgt i dette studie".

Det angives under pkt. 4 under "sejladsforhold", at

"Som det fremgår af fartplanen sejles der med 20 minutters drift på hverdage fra kl. 06:00 til kl. 21:00, på Lørdage fra kl. 07:00 til kl. 21:00 og på søndage fra kl. 08:00 til kl. 20:00."

Dette er en noget ufuldstændig gengivelse af fartplanen, idet det kun er i den absolutte højsæson, at der dagligt sejles 20 minutters drift som angivet.

Lovgrundlaget

Efter færgelovens § 3 har en kommune mulighed for at deklarene eneret til en færgerute, hvilket vil sige, at man kan pålægge andre ikke at drive færgefart på den pågældende rute. Det kan ske, hvis kommunen enten selv vil drive ruten eller udbyde den i offentlig tjeneste i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen. Muligheden for at deklarene en sådan eneret til ruten er dog betinget af, at hensynet til opretholdelsen af ruten i særlig grad taler derfor, og i motiverne til loven anføres det, at eneret f.eks. kan være det eneste egnede middel til opfyldelse af væsentlige transportbehov.

Traditionelt har man til støtte for muligheden for at deklarene eneret navnlig henvist til situationer, hvor en operatør betjener ruten på helårsbasis, mens en anden operatør alene ønsker at "skumme fløden" ved at besejle ruten i den turistmæssige højsæson.

I Transportministeriets brev af 3. marts 2017 har man optrykt følgende udtalelse fra EU-Kommissionen:

"Medlemsstaterne kan kun pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser og indgå kontakter om offentlig tjeneste, hvis de for hver omhandlet rute har fastlagt, at den regelmæssige trafik ville være utilstrækkelig (dvs. at de ikke ville blive tilvejebragt i det omfang eller på de betingelser, som er defineret af de offentlige myndigheder som passende), hvis tilvejebringelsen af dem blev overladt til markedet alene. Derudover skal kontrakten om eller forpligtelsen til offentlig tjeneste være nødvendig og forholdsmæssig for det mål, der består i at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer. Med andre ord må medlemsstaterne ikke lade tjenesteydelser være omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de allerede leveres på tilfredsstillende vis og på betingelser såsom pris, kontinuitet og tilgængelighed, som er i offentlighedens interesse som defineret af staten, af erhvervsdrivende, der driver virksomhed på normale markedsvilkår."

Da færgedrift som anført i mit tidligere brev af 12. januar 2017 er fri næring, vil en bestemmelse om eneret kunne være et alvorligt indgreb i denne frie næringsvej, og kommunen kan derfor kun deklarene eneret, hvis man kan bevise, at eneret er nødvendigt for at opfylde væsentlige transportbehov, og at der ikke er andre mindre indgribende foranstaltninger end eneret, der kan føre til samme resultat.

Det må således antages, at muligheden for at deklarene eneret til en færgerute er afhængig af, at der ikke uden denne eneret kan etableres en færgeforbindelse, der i relation til f.eks. pris, frekvens, sejlplan, kapacitet osv. giver offentligheden en tilfredsstillende transportforbindelse. Det er således ikke min vurdering, at det forhold, at det teknisk eller sikkerhedsmæssigt kun er muligt at have én operatør på overfarten, i sig selv kan berettige en deklaration om eneret efter færgeloven. Så vidt jeg kan se, har dette spørgsmål dog aldrig været prøvet eller afgjort i praksis, men det er som sagt min vurdering, at eneoperatørens drift af ruten skal være utilfredsstillende målt i forhold til offentlighedens transportbehov, for at der skal kunne deklareres eneret.

Aftaleforholdet mellem havnen og operatøren

Der eksisterer som bekendt en aftale mellem Fanø Byråd og Scandlines Sydfynske A/S, som fortsat må anses for gældende også i relation til den nye operatør, Færgen. Denne aftale har jeg tidligere kommenteret i notatet af 12. januar 2017. Aftalen regulerer mange forskellige forhold, herunder operatørens ejendomsret til broklapper, teknikhus mv. samt operatørens pligt til at vedligeholde sejlrenden, og aftalen kan opsiges med 12 måneders skriftligt varsel til den første i en måned.

I betragtning af at færgedrift som tidligere anført er fri næring, der i princippet kan udøves af enhver reder uden tilladelse, kan det forekomme lidt overraskende, at der eksisterer en sådan skriftlig aftale mellem havnen og operatøren, men det skyldes formentlig dels historiske grunde (oprindeligt blev ruten drevet af Staten (Post- og Telegrafvæsenet)), dels behovet for at regulere i detaljer de mange forskellige vedligeholdelsespligter i forbindelse med driften af færgeruten. Eksistensen af aftalen, der efter sin ordlyd udtrykkeligt kan opsiges, svækker naturligvis ikke kommunens mulighed for at indsætte en anden operatør, men der er næppe grund til at tro, at aftalen i sig selv indeholder en sådan fravigelse af reglerne i færgeloven, at man bare kan se bort fra loven.

Angående kriteriet "væsentlige transportbehov"

Færgeloven tilsigter at skabe rammerne for en effektiv opfyldelse af samfundets behov for drift af færgeruter. I et land som Danmark med mange øer har det været væsentligt at sikre, at i hvert fald øer med fast bosiddende befolkning har rimelige færgeforbindelser. Selv om jeg ikke er bekendt med nogen studier, der sammenligner færgeforholdene til de enkelte øer, er jeg ikke meget i tvivl om, at Fanø formentlig er den ø i landet, der har de bedste færgeforbindelser, både når man måler på kapacitet, overfartstid og sejladsfrekvens. Målt på disse parametre synes der derfor ikke umiddelbart at være forhold, der kan begrunde et behov for at deklarere eneret til ruten, heller ikke selv om der teknisk set (og først og fremmest altså på grund af den smalle sejlrende ind til Nordby) ikke er mulighed for at indsætte en operatør nr. 2. Man kan naturligvis overveje, om behovet bliver tilstrækkeligt tilgodeset på de tidspunkter af året eller døgnet, hvor der ikke sejles med 20 minutters drift, men den del belyses i hvert fald ikke i Force Technologys rapport.

Selv om man traditionelt set formentlig først og fremmest har tænkt på, at eneretten skulle bruges for at sikre en rimelig frekvens i færgedriften, er det dog ikke udelukket, at også andre parametre end frekvens og kapacitet kan inddrages i vurderingen af, om transportbehovet er varetaget på en i det væsentlige hensigtsmæssig måde. Det fremgår således af det ovenfor angivne notat fra EU-Kommissionen, at også pris kan indgå som et element, når det skal vurderes, om offentlighedens interesse i at have en effektiv færgedrift er opfyldt. Bortset fra Mols-Linien, der – så vidt jeg ved – sejler uden offentlige tilskud, er det på landsplan vist nok kun Fanø-overfarten, der ikke modtager offentlige tilskud, og et af de klagepunkter, man oftest hører fra brugere af Fanø-overfarten, går på de høje billetpriser. En (for) høj billetpris sammenholdt med det faktum, at det teknisk set kun er muligt at have en enkelt operatør på Fanø-overfarten, kunne eventuelt siges at medføre en monopollignende tilstand, som kunne gøre det berettiget, at Fanø Kommune med hjemmel i loven kan deklarere eneret til ruten

og herefter enten selv drive den efter færgelovens § 3, stk. 1, eller udbyde den som offentlig tjeneste i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen efter § 3, stk. 2.

Jeg har telefonisk forhørt mig i Transportministeriet, som imidlertid oplyser, at man ikke fra nyere tid har kendskab til nogen færgerute, hvor der har været behov for, at staten eller en kommune har deklareret eneret.

Sammenfatning

Det vurderes ikke, at Force Instituttets rapport i sig selv giver den fornødne hjemmel for kommunen til at deklarerer eneret til Fanø-overfarten efter færgelovens § 3. En deklarering af eneret er en undtagelse fra hovedreglen om, at færgedrift er fri næring. En sådan undtagelse vil traditionelt blive fortolket indskrænkende, og det er Kommunalbestyrelsen, der har bevisbyrden for, at der ikke kan drives en færgetrafik, der sikrer offentligheden en effektiv opfyldelse af overfartsbehovet, medmindre der deklarerer eneret.

Eventuelt kan billetprisen begrunde en sådan eneret, men det kræver en nærmere undersøgelse af, hvordan billetprisen er sammenholdt med andre tilsvarende priser. En meget for høj billetpris sammenholdt med det faktum, at der kun er plads til én færgeoperatør, kunne blive vurderet som værende et udslag af en uhensigtsmæssig monopollignende tilstand, som det ville være rimeligt at sikre sig imod ved at deklarerer eneret.

Anbefaling

Jeg vil anbefale, at kommunen overvejer, hvilke konkrete klagepunkter man har i relation til den nuværende færgedrift, både for så vidt angår frekvens, færgekapacitet, billetpriser osv. med henblik på, at der ved det næstfølgende møde med Færgen kunne blive indledt drøftelser om, hvorvidt der aftalemæssigt kan findes en tilfredsstillende løsning. Man kan måske sætte ekstra skub i forhandlingerne ved at lade skinne igennem, at kommunen alvorligt overvejer at benytte sig af muligheden for at opsigge aftalen og deklarerer eneret, hvis ikke forhandlingerne fører til et tilfredsstillende resultat.

Med venlig hilsen

Bo Ascanius
ba@kirklarsen.dk
Direkte nr. 76 11 54 31

Certifikat fundet : Ja
Certifikatindehaver:
SERIALNUMBER=CVR:33646925-UID:1310459673732 + CN=ADVOKATPARTNERSELSKABET
KIRK LARSEN & ASCANIUS - Kirk Larsen, O=ADVOKATPARTNERSELSKABET KIRK
LARSEN & ASCANIUS // CVR:33646925, C=DK
Certifikatudsteder:
CN=TRUST2408 OCES CA II, O=TRUST2408, C=DK
Dato for modtagelse : Tue May 30 15:39:12 CEST 2017
Dato for signaturkontrol : Tue May 30 15:39:20 CEST 2017

Resultat af signaturkontrol : OK
Var meddelelsen uændret? :Ja
Var meddelelsen krypteret? : Ja, S/MIME/2048bit
Var certifikatet gyldigt? : Ja
Var certifikatet revokeret? : Nej
Var certifikatet betroet? : Ja

From: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Sent: 27 March 2017 14:22:31 (UTC +02)
To: Joan Pofler <bgsegp@fanoe.dk>
Subject: VS: Bekræftelse på opgave

Også denne på samme sag.

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



Fra: Vibeke Kinch
Sendt: 27. marts 2017 14:21
Til: 'cms@force.dk'
Emne: Bekræftelse på opgave

Kære Cathrine

Jeg vil gerne bekræfte, at Fanø Kommune ønsker opgaven med tilbudsnr. 117-25597 iværksat som beskrevet i tilbuddet. Vi accepterer vilkårene som er beskrevet i tilbuddet.

Foreløbig vil jeg gerne, at kommunikationen om opgaven går gennem mig.

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



From: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Sent: 27 March 2017 14:22:09 (UTC +02)
To: Joan Pofler <bgsegp@fanoe.dk>
Subject: VS: opgave for Fanø kommune

Hej joan

Vil du lægge disse mail på sagen om konkurrenceudsættelse af færgen. Der kommer en mere.

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



Fra: Cathrine Maria Steenberg [mailto:cms@force.dk]
Sendt: 27. marts 2017 12:54
Til: Vibeke Kinch
Emne: RE: opgave for Fanø kommune

Kære Vibeke,

Vi skal have en ordre fra Jer for at gå i gang. Hvis du kan sende mig en email med reference til tilbudsnummeret og hvor du bekræfter at opgaven er som beskrevet nedenfor og at I accepterer betingelserne for tilbuddet, så er det tilstrækkeligt til at vi kan gå i gang.

Projektlederen fra vores side bliver Jens Bay, som har størst erfaring med denne type opgaver. Hans email er jcb@force.dk og direkte telefon nr. er 4325 0867.

Så snart jeg har en ordre fra Jer, videregiver jeg opgaven til Jens. Du må også meget gerne give mig information om den kontaktperson som Jens skal kommunikere med.

Mvh

Cathrine

From: Vibeke Kinch [<mailto:bgsevk@fanoe.dk>]
Sent: 22. marts 2017 16:37
To: Cathrine Maria Steenberg <cms@force.dk>
Subject: VS: opgave for Fanø kommune

Kære Catrine
Vores byråd har nu behandlet sagen og sagt ja til jeres tilbud.
Hvad er så næste skridt?

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)





Fanø Kommune
Skolevej 5-7 • 6720 Fanø
tlf. 76 660 660 • fax 76 660 600
www.fanoe.dk
raadhuset@fanoe.dk



Fra: Cathrine Maria Steenberg [<mailto:cms@force.dk>]

Sendt: 20. marts 2017 15:26

Til: Vibeke Kinch

Emne: RE: opgave for Fanø kommune

Kære Vibeke Kinch,

Først og fremmest tak for henvendelsen.

Med erfaring fra andre lignende opgaver i Danmark har vi vurderet hvorledes vi kan løse opgaven og dertil omfanget af opgaven.

Vores forslag er at lave et skrivebordsstudie som baserer sig på et on-site besøg. Under besøget, måles der sejltider, turn around tider, sikkerhedsafstande vurderes, der tages fotos som dokumentation. Dette sker både i havn i Esbjerg og Nordby og under selve overfarten. Besøget forsøges planlagt ved lavvande.

Derefter analyserer vi målinger og observationer og dette dokumenteres i en kort rapport.

Denne type opgaver er oftest vanskelige at afgrænse og derfor foreslår vi at opgaven udføres i regning.

Et tentativt budget er følgende:

- On-site besøg inkl. målinger, observationer og øvrig dokumentation: 10 timer
- Analyse af observationer og målinger: 18 timer
- Rapport: 28 timer
- Administration: 6 timer
- Udlæg til transport (kørte kilometer, brobizz, færgebillet (gående)), anslået: 2.800 kr.

Total 62 timer á 1.425 kr. pr. time samt udlæg ca. 2.800 kr.: ca. 91.150 kr.

Eventuelle opfølgingsmøder og efterfølgende diskussioner er ikke inkluderet i timeestimatet.

Status på teknisk og økonomisk fremdrift kan gives på ugebasis.

Betaling sker ved fakturering af månedligt forbrug.

Opgaven kan starte op med en uges varsel.

Denne email kan betragtes som et tilbud med reference til tilbudsnummer 117-25597 og er baseret på FORCE Technologys generelle betingelser som er vedhæftet.

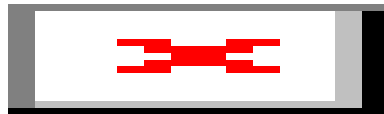
Vi ser frem til at høre fra Jer.

Med venlig hilsen

Cathrine M. Steenberg

Civilingeniør, ph.d.

Afdelingschef
Simulering, Træning & Havne



FORCE Technology
Hjortekærsvej 99
2800 Kgs. Lyngby

Tlf: 43 25 07 00
Direkte: 43 25 02 96
Mobil: 22 69 72 96
Skype for Business: cms@forcetechnology.com
Fax: 43 25 07 01
e-mail: cms@force.dk
www: forcetechnology.com

This email and any files transmitted with it may contain confidential information intended for the addressee(s) only. The information is not to be surrendered or copied to unauthorised persons. If you have received this communication in error, please notify us immediately by email at: info@forcetechnology.com

From: Vibeke Kinch [<mailto:bgsevk@fanoe.dk>]
Sent: 19. marts 2017 15:02
To: Cathrine Maria Steenberg <cms@force.dk>
Cc: Erik Nørreby <bgboen@fanoe.dk>; Jan Egesborg <janegesborg@gmail.com>
Subject: opgave for Fanø kommune

Kære Cathrine Steenberg

Jeg henviser med denne mail til din samtale med Jan Egesborg.

Fanø kommune ønsker en vurdering af muligheden for at kunne erklære eneret på sejlruten mellem Esbjerg og Fanø, forstået på den måde, at det ikke skal være muligt for to eller flere færgeselskaber at besejle ruten samtidig.

Vores vurdering er, at det med de nuværende besejlingsforhold ikke er muligt.

Vi vil gerne bede jer om en pris og en tidsplan for udarbejdelse af et materiale til anvendelse af, om dette er en korrekt vurdering.

Jeg hører gerne fra dig.

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



From: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Sent: 22 March 2017 16:38:25 (UTC +02)
To: Joan Pofler <bgsegp@fanoe.dk>
Subject: VS: opgave for Fanø kommune
Attachments: Annex A.1 FORCE Technology - General Conditions.pdf

Hej joan
Vil du lægge denne på sagen om udbud af færgeruten.

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



 **Fanø Kommune**
Skolevej 5-7 • 6720 Fanø
tlf. 76 660 660 • fax 76 660 600
www.fanoe.dk
raadhuset@fanoe.dk



Fra: Vibeke Kinch
Sendt: 22. marts 2017 16:37
Til: 'cms@force.dk'
Emne: VS: opgave for Fanø kommune

Kære Catrine

Vores byråd har nu behandlet sagen og sagt ja til jeres tilbud.
Hvad er så næste skridt?

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



Fra: Cathrine Maria Steenberg [<mailto:cms@force.dk>]

Sendt: 20. marts 2017 15:26

Til: Vibeke Kinch

Emne: RE: opgave for Fanø kommune

Kære Vibeke Kinch,

Først og fremmest tak for henvendelsen.

Med erfaring fra andre lignende opgaver i Danmark har vi vurderet hvorledes vi kan løse opgaven og dertil omfanget af opgaven.

Vores forslag er at lave et skrivebordsstudie som baserer sig på et on-site besøg. Under besøget, måles der sejltider, turn around tider, sikkerhedsafstande vurderes, der tages fotos som dokumentation. Dette sker både i havn i Esbjerg og Nordby og under selve overfarten. Besøget forsøges planlagt ved lavvande.

Derefter analyserer vi målinger og observationer og dette dokumenteres i en kort rapport.

Denne type opgaver er oftest vanskelige at afgrænse og derfor foreslår vi at opgaven udføres i regning.

Et tentativt budget er følgende:

- On-site besøg inkl. målinger, observationer og øvrig dokumentation: 10 timer
- Analyse af observationer og målinger: 18 timer
- Rapport: 28 timer
- Administration: 6 timer
- Udlæg til transport (kørte kilometer, brobizz, færgebillet (gående)), anslået: 2.800 kr.

Total 62 timer á 1.425 kr. pr. time samt udlæg ca. 2.800 kr.: ca. 91.150 kr.

Eventuelle opfølgingsmøder og efterfølgende diskussioner er ikke inkluderet i timeestimatet.

Status på teknisk og økonomisk fremdrift kan gives på ugebasis.

Betaling sker ved fakturering af månedligt forbrug.

Opgaven kan starte op med en uges varsel.

Denne email kan betragtes som et tilbud med reference til tilbudsnummer 117-25597 og er baseret på FORCE Technologys generelle betingelser som er vedhæftet.

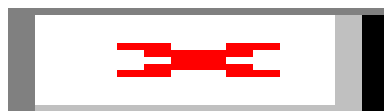
Vi ser frem til at høre fra Jer.

Med venlig hilsen

Cathrine M. Steenberg

Civilingeniør, ph.d.

Afdelingschef
Simulering, Træning & Havne



FORCE Technology
Hjortekærsvej 99
2800 Kgs. Lyngby

Tlf: 43 25 07 00

Direkte: 43 25 02 96
Mobil: 22 69 72 96
Skype for Business: cms@forcetechnology.com
Fax: 43 25 07 01
e-mail: cms@force.dk
www: forcetechnology.com

This email and any files transmitted with it may contain confidential information intended for the addressee(s) only. The information is not to be surrendered or copied to unauthorised persons. If you have received this communication in error, please notify us immediately by email at: info@forcetechnology.com

From: Vibeke Kinch [<mailto:bgsevk@fanoe.dk>]
Sent: 19. marts 2017 15:02
To: Cathrine Maria Steenberg <cms@force.dk>
Cc: Erik Nørreby <bgboen@fanoe.dk>; Jan Egesborg <janegesborg@gmail.com>
Subject: opgave for Fanø kommune

Kære Cathrine Steenberg

Jeg henviser med denne mail til din samtale med Jan Egesborg.

Fanø kommune ønsker en vurdering af muligheden for at kunne erklære eneret på sejlruten mellem Esbjerg og Fanø, forstået på den måde, at det ikke skal være muligt for to eller flere færgeselskaber at besejle ruten samtidig. Vores vurdering er, at det med de nuværende besejlingsforhold ikke er muligt. Vi vil gerne bede jer om en pris og en tidsplan for udarbejdelse af et materiale til anvendelse af, om dette er en korrekt vurdering.

Jeg hører gerne fra dig.

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



Fano Kommune
Skolevej 5-7 • 6720 Fano
tlf. 76 660 660 • fax 76 660 600
www.fano.dk
raadhuset@fano.dk



FORCE Technology - Almindelige betingelser

1. Aftale om løsning af opgaver

Før arbejdet påbegyndes, skal der være truffet skriftlig aftale vedrørende opgavens art og omfang, tidsplan og økonomi.

2. Ejendomsret og ophavsret

- FORCE Technology's rapporter må kun offentliggøres i deres helhed og med kildeangivelse. Anvendelse af uddrag og i citatform må kun ske efter skriftlig aftale herom.
- Rekvirenten må respektere FORCE Technology's forpligtelser i henhold til lov om arbejdstagers opfindelser.

3. Manglende opfyldelse af aftale

FORCE Technology kan ikke gøres ansvarlig for ikke at opfylde aftaler, helt eller delvist, såfremt dette skyldes begivenheder uden for FORCE Technology's indflydelse.

4. Garanti

- FORCE Technology påtager sig at udbedre fejl, der skyldes mangel ved design, materiale eller udført arbejde.
- Denne garanti begrænses til fejl, som opstår eller bliver afsløret inden 12 måneder fra leveringstidspunktet.
- I tilfælde af brug af specielle komponenter vil garantiperioden for disse komponenter være den samme, som FORCE Technology er i stand til at opnå hos sine leverandører.
- I tilfælde af reklamation skal kunden uden ophold tilskrive FORCE Technology om opstået fejl. Ved modtagelsen af en reklamation kan FORCE Technology, hvis fejlen er omfattet af disse bestemmelser, vælge
 - at reparere den fejlbehæftede del eller udstyr på stedet, eller
 - at få den fejlbehæftede del eller udstyr returneret til FORCE Technology for reparation, eller
 - at udskifte den fejlbehæftede del eller udstyr, således at kunden selv kan udføre den nødvendige reparation for FORCE Technology's regning.
- I det tilfælde, hvor FORCE Technology har modtaget en fejlbehæftet del eller udstyr til erstatning eller reparation, skal kunden afholde transportomkostninger samt bære risikoen ved transport.
- Fejlbehæftede dele eller udstyr, som er erstattet ifølge disse bestemmelser, skal stilles til FORCE Technology's disposition.
- FORCE Technology's ansvar er begrænset til fejl, som opstår under forsvarlig benyttelse. FORCE Technology hæfter ikke for fejl som følge af forkert installation og vedligeholdelse samt reparation udført af andre end FORCE Technology's personale eller agent, eller ændringer udført uden FORCE Technology's skriftlige godkendelse. FORCE Technology hæfter ikke for fejl, der skyldes normalt slid.
- Garantiperioden for reservedele og tilbehør er den samme som for den udskiftede del.

FORCE Technology - General Conditions

1. Agreement

Prior to commencing work, agreement on type and scope as well as timetable and economy shall be made in writing.

2. Ownership and copyright

- Reports made by the FORCE Technology may only be published in full and with source reference. Extracts may only be quoted upon prior permission in writing.
- The client shall observe the FORCE Technology's obligations in accordance with the Danish employees' inventions act.

3. Non-fulfilment of agreement

The FORCE Technology shall neither in whole nor in part be liable for any non-fulfilled agreements owing to events beyond the influence of the FORCE Technology.

4. Warranty

- Subject as hereinafter set out, the FORCE Technology shall undertake to remedy any defects resulting from faulty design, materials or workmanship.
- This liability is limited to defects which occur or are discovered within twelve (12) months from the time of delivery.
- In respect of special components the warranty period will be the same as the warranty period which the FORCE Technology is able to obtain from their suppliers.
- In the event that the client wishes to submit a claim under the warranty he shall without delay notify the FORCE Technology in writing of any defect that has arisen. On receipt of such notification the FORCE Technology shall if the defect is one that is covered by this clause at their option:
 - repair the defective Goods or parts in situ; or
 - have the defective Goods or parts returned to them for repair; or
 - replace the defective Goods or parts in order to enable the client to carry out the necessary repairs at the expense of the FORCE Technology.
- In the event that the FORCE Technology has returned to them defective Goods for replacement or repair, the client shall bear the costs of transport and risk of damage.
- Defective Goods or parts replaced in accordance with these provisions shall be made available to the FORCE Technology.
- The liability of the FORCE Technology shall apply only to defects that occur under proper use. In particular it does not cover defects arising from faulty installation and maintenance or repairs carried out by individuals other than the FORCE Technology's personnel or their agent, or alterations carried out without the consent in writing by the FORCE Technology; nor does it cover normal wear and tear.
- The warranty period in respect to spare parts and accessories shall operate in the same manner as the warranty period for the equipment itself.

Dansk Akkreditering (DANAK)

DANAK akkrediterede ydelser leveres i henhold til Erhvervsfremme Styrelsens Bekendtgørelse om akkreditering af laboratorier til teknisk prøvning m.v., henholdsvis Erhvervsfremme Styrelsens Bekendtgørelse om akkreditering af virksomheder til certificering af personer, produkter og systemer, samt til inspektion. De respektive standarder i DS/EN 45000 serien er en del af akkrediteringsvilkårene. DANAK specifikke krav til kalibrerings-certifikaters indhold medfører bl.a. en bedømmelse af laboratoriets måleevne og dets sporbarhed til nationale normaler.

5. Ansvar

- FORCE Technology er ikke erstatningsansvarlig for tab eller skade, medmindre det kan dokumenteres, at tabet eller skaden er opstået på grund af fejl eller forsømmelse begået af FORCE Technology i forbindelse med produktion eller udførelsen af en rekvireret opgave.
- FORCE Technology hæfter ikke for driftstab, tidstab, avancetab eller lignende indirekte tab.
- FORCE Technology løser rekvirerede opgaver og fremkommer med udtalelser og vejledninger på grundlag af den viden og teknik, FORCE Technology råder over. FORCE Technology påtager sig ikke erstatningsansvar, medmindre det kan bevises, at denne viden eller teknik var mangelfuld på tidspunktet for opgavens løsning.
- FORCE Technology fralægger sig erstatningsansvar for skader, som måtte indtræffe i forbindelse med en anvendelse af afgivne data og prøvningsresultater, som ligger uden for den opgave og uden for det formål, i forbindelse med hvilke FORCE Technology's udtalelse er afgivet.
- FORCE Technology fralægger sig erstatningsansvar for fejl i forbindelse med udtalelser, for hvilke det er anført, at disse hviler på en skønsmæssig vurdering.
- Ved udøvelse af kontrol og prøvning hæfter FORCE Technology kun for skader, som måtte opstå ved, at FORCE Technology ikke rettidigt har gjort rekvirenten opmærksom på tilstedeværende mangler.
- FORCE Technology har intet erstatningsansvar for indtrufne skader, såfremt en skade skyldes en egenskab ved et produkt eller en anvendelse af et produkt, som enten ikke er afprøvet eller undersøgt og beskrevet i prøvnings- eller undersøgelsesrapporten, eller som afviger fra FORCE Technology's beskrivelse i prøvnings- eller undersøgelsesrapporten af produkttegenskab eller af en mulig produktanvendelse.
- FORCE Technology har intet erstatningsansvar for indtrufne skader, såfremt et skadevoldende produkt ikke konkret har været afprøvet af FORCE Technology, medmindre rekvirenten godtgør, at det skadevoldende produkt er identisk med et af FORCE Technology konkret afprøvet og kontrolleret produkt.
- Hvis andre end rekvirenten rejser krav om erstatning mod FORCE Technology begrundet i forhold, der ligger ud over det erstatningsansvar, som FORCE Technology i henhold til punkt 5.1. - 5.8. har påtaget sig, er rekvirenten pligtig til at overtage sagens førelse og skadesløsholde FORCE Technology for alle omkostninger, herunder sagsomkostninger og erstatningsbeløb.

6. Tvister

Såfremt der opstår tvist mellem rekvirenten og FORCE Technology i forbindelse med udførelsen af en opgave eller fortolkning af aftalen, skal tvisten, såfremt den ikke kan løses ved forhandling mellem parterne, afgøres af Det Danske Voldgiftsnævne på grundlag af dansk ret.

5. Liability

- The FORCE Technology shall only be liable for loss or damage if it is proved that loss or damage is due to errors or negligence on the part of the FORCE Technology in connection with production or performance of a task.
- The FORCE Technology shall not be liable for any consequential loss, such as but not limited to loss of time or loss of profits.
- Tasks are solved and opinions and guidance are given by the FORCE Technology on the basis of the knowledge and technology available to the FORCE Technology. The FORCE Technology shall only be liable if it is proved that this knowledge or technology were faulty at the time of the completion of the task.
- The FORCE Technology shall not accept liability for loss or damage that may occur in connection with the client's use of provided data or test results which lies outside the scope of the task and purpose in connection with which the FORCE Technology's opinion has been given.
- The FORCE Technology shall not accept liability for errors in connection with opinions given regarding which it has been stated that they are based on an estimate.
- When performing verification and testing, the FORCE Technology shall only be liable for damage which might occur owing to the FORCE Technology's failure to notify the client, in time, of existing defects.
- The FORCE Technology shall not be liable for damage occurring if such damage is due to a property of a product or an application of a product which has either not been tested or examined and described in the testing or examination report, or which differs from the FORCE Technology's description in the testing or examination report of the property of the product or of a possible application of the product.
- The FORCE Technology shall not accept liability for damage occurred if a product causing damage has not actually been tested by the FORCE Technology, unless the client proves that the product is identical with a product actually tested and verified by the FORCE Technology.
- If an individual other than the client claims damages from the FORCE Technology on grounds which lie beyond the liability to pay damages undertaken by the FORCE Technology in accordance with clauses 5.1 to 5.8, the client shall be under an obligation to take over the conducting of the case and indemnify and hold harmless the FORCE Technology for all costs and damages.

6. Disputes

Any dispute between the client and the FORCE Technology arising out of or in connection with the performance of a task or the interpretation of the agreement shall if such dispute cannot be solved through negotiation between the parties be settled by Copenhagen Arbitration in accordance with Danish law.

2002.01

All DANAK accredited services are supplied in accordance with the National Agency of Industry and Trade's statutory Accreditation of laboratories for technical testing etc. or Accreditation of organisations for certification of personnel, products and systems, and for inspection. The respective standards in the DS/EN 45000 series are part of the conditions for accreditation. The DANAK specific demands to the content of calibration certificates imply an assessment of the measurement capability of the laboratory and its traceability to recognised national standards.

FORCE Technology-DMI, Lyngby

Specific Conditions

1. Time schedule and notification

- 1.1 Time schedules are prepared on the basis of estimates and without consideration of the possibility that the commissioned work may turn out to be more difficult or more time-consuming than expected or that the progress of the work may be affected by circumstances beyond the control of FORCE Technology-DMI. The same applies to agreed time limits, delivery times, etc
- 1.2 Where it turns out that a time schedule or a time limit cannot be observed but will be materially postponed or exceeded, FORCE Technology-DMI shall notify the Client thereof in order to enable the Client to decide whether the commissioned work shall be revised or the work shall be terminated, cf. clause 2.1. Otherwise, FORCE Technology-DMI shall not be under any obligation.

2. Termination, suspension and cancellation

- 2.1 Where the Client demands that the work be terminated or suspended, work already performed shall be paid for according to account rendered, and the Client shall reimburse FORCE Technology-DMI for any expenses in connection with the terminated or suspended work that FORCE Technology-DMI may have to pay irrespective of the termination or suspension, including wages and salaries, etc., for any project staff or other labour which has been rendered redundant as well as expenses in connection with special equipment or premises.
- 2.2 Cancellation of courses, e.g. classroom or other scheduled training activities or scheduled use of simulation facilities, are all associated with the following cancellation fees:
 - More than 6 weeks prior to first day of course/simulation: 5% of contract value.
 - 4-6 weeks prior to first day of course/simulation: 35% of contract value
 - 1-4 weeks prior to first day of course/simulation: 75% of contract value
 - Less than 1 week prior to first day of course/simulation: 100%.

These fees shall be compared with amounts payable according to clause 2.1, and whichever amount is highest shall be paid by the Client in the event of a course/simulation cancellation.

3. Databases and models

- 3.1 Simulator databases, i.e. exercise areas, port and environment databases, ship data models as well as physical models, are the property of FORCE Technology-DMI. However, FORCE Technology-DMI is obliged to protect specified confidential port areas, berths, etc. which are not available to the public as well as identifiable vessel characteristics such as logo, colouring, outer physical features, etc. unless the Client specifically allows the general reuse of these characteristics.

4. Publication

- 4.1 FORCE Technology-DMI must not publish or in any other manner make it possible for others to use such information concerning the Client's special conditions as shall come to FORCE Technology-DMI's knowledge during its work for the Client. Where, through the performance of commissioned work, FORCE Technology-DMI gets access to information the secrecy of which is of material importance to the Client, such information shall be given to FORCE Technology-DMI by the Client with clear indication of its secret nature.
- 4.2 FORCE Technology-DMI shall be free to use and spread its general knowledge, practical experience and general results (know-how) even though it was acquired during the performance of commissioned work.

From: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Sent: 8 March 2017 13:50:37 (UTC +02)
To: Annette Nørholm Fredborg <bgscaf@fanoe.dk>
Subject: VS: Til Fanø Kommune - Opfølgning på møde om færgeudbud (Id nr.: 234081)
Attachments: Signaturbevis.txt

Hej Annette
Vil du journalisere denne på færgesagen.

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



Fra: Bo Ascanius [mailto:BA@kirklarsen.dk]
Sendt: 8. marts 2017 13:43
Til: Vibeke Kinch
Emne: SV: Til Fanø Kommune - Opfølgning på møde om færgeudbud (Id nr.: 234081)

Kære Vibeke

Tak for din mail med brevet fra Transportministeriet af 3. marts.

Den problemstilling, Transportministeriet skitserer i brevet, svarer jo fuldstændig til den, vi selv drøftede under mødet på Fanø, og desværre ser det heller ikke ud til, at Transportministeriet har andre løsningsforslag end dem, vi selv kunne finde frem til.

Det springende punkt er således stadigvæk, om Fanø Kommune med hjemmel i færgelovens § 3, stk. 3, kan deklarere eneret til Fanøoverfarten, enten i forbindelse med at kommunen selv overtager driften efter § 2, stk. 1, eller ved at sende ruten i udbud.

Herudover peger Transportministeriet på reglerne i færgelovens § 3, stk. 4 og 5, der giver hjemmel til at begrænse adgangen til kommerciel færgefart ved fastsættelse af vilkår for den, der besejler ruten.

Fælles for de to regelsæt synes imidlertid at være en betingelse om, at den nuværende besejling ikke sikrer den samfundsbegrundede færgedrift på den rigtige måde, og da der er tale om indgreb i en kommerciel færgedrift, der ellers er underlagt fri næring, så længe den ikke får et offentligt tilskud, kræver en sådan begrænsning, at der er væsentlige samfundsmæssige interesser knyttet til at give færgeselskabet påbud eller deklarere eneret.

Når hverken vi eller ministeriet kan komme på andre løsningsmodeller, skyldes det jo nok desværre, at Fanøoverfarten er en helt særegen rute, der vist nok som den eneste i landet drives med kommercielt overskud uden tilskud, hvorfor der ikke er nogen, der har erfaring med eneretspålæg.

Selv om det efter loven er kommunens og ikke Transportministeriets ansvar at sikre overholdelse af færgeloven, kunne jeg stadig forestille mig, at vi med mening kunne tage en yderligere drøftelse med Transportministeriet, når kommunen har gjort op, på hvilke punkter man finder den nuværende færgedrift mangelfuld.

Således som færgeloven er formuleret, er der ingen tvivl om, at der skal være tale om væsentlige forhold, før man som kommune kan gribe ind, og der kan vi godt komme i den situation, at Fanøoverfarten formentlig er den færgerute i landet, der drives med den hyppigste frekvens. Og det er nok navnlig frekvensen, man fra lovgivningsmagts side har tænkt på, da man formulerede færgelovens undtagelsesbestemmelser om eneret mv.

Men min anbefaling er altså, at man fra kommunens side prøver at opliste et katalog over de ændringsønsker, man har, med henblik på at vi – når denne liste foreligger – kan vurdere, om det er sandsynligt, at manglerne ved den nuværende færgedrift er store nok til at bære et påbud om eneret eller andre påbud.

Under alle omstændigheder kunne sådan en liste jo også tjene som grundlag for en forhandling med den nuværende operatør.

Med venlig hilsen / Best regards

Kirk Larsen  **Ascanius**

[Bo Ascanius](#), partner, advokat / Attorney

Mob. +45 22 69 42 22

Dir. +45 76 11 54 31

Advokatpartnerselskabet Kirk Larsen & Ascanius

Esbjerg Brygge 28, DK-6700 Esbjerg

Phone +45 70 22 66 60

CVR: 33 64 69 25

<http://www.kirklarsen.dk>



Fra: Vibeke Kinch [<mailto:bgsevk@fanoe.dk>]

Sendt: 3. marts 2017 13:37

Til: Bo Ascanius

Emne: Fwd: Til Fanø Kommune - Opfølgning på møde om færgeudbud (Id nr.: 234081)

Kære Bo

Tak for mødet på Fanø.

Jeg har nu talt med transportministeriet og på baggrund af min henvendelse samt det møde jeg havde med dem har jeg fået vedhæftede.

Vil du kigge på dette og kontakte mig. Min umiddelbar holdning efter at have læst det er, at vi har en dårlig sag, men måske jeg blot ikke forstår det.

God weekend

Vh Vibeke

Venlig hilsen

Vibeke Kinch

Kommunaldirektør

Fanø kommune

Start på videresendt besked:

Fra: TRM Michael Thumand <mth@TRM.dk>

Dato: 3. marts 2017 kl. 13.28.54 CET

Til: Søren Hansen Thomsen <sht@sim.dk>, Vibeke Kinch <vk@fanoe.dk>

Emne: Til Fanø Kommune - Opfølgning på møde om færgesubud (Id nr.: 234081)

Svar til: TRM Michael Thumand <mth@TRM.dk>

Se venligst vedhæftede.

Venlig hilsen

Michael Thumand
Specialkonsulent

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building, and Housing

Kontraktkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 22795580

mth@trm.dk

www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Certifikat fundet : Ja
Certifikatindehaver:
SERIALNUMBER=CVR:33646925-UID:1310459673732 + CN=ADVOKATPARTNERSELSKABET
KIRK LARSEN & ASCANIUS - Kirk Larsen, O=ADVOKATPARTNERSELSKABET KIRK
LARSEN & ASCANIUS // CVR:33646925, C=DK
Certifikatudsteder:
CN=TRUST2408 OCES CA II, O=TRUST2408, C=DK
Dato for modtagelse : Wed Mar 08 13:43:14 CET 2017
Dato for signaturkontrol : Wed Mar 08 13:43:19 CET 2017

Resultat af signaturkontrol : OK
Var meddelelsen uændret? :Ja
Var meddelelsen krypteret? : Ja, S/MIME/2048bit
Var certifikatet gyldigt? : Ja
Var certifikatet revokeret? : Nej
Var certifikatet betroet? : Ja

From: TRM Michael Thumand <mth@TRM.dk>
Sent: 3 March 2017 13:28:54 (UTC +02)
To: Søren Hansen Thomsen <sht@sim.dk>; Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Subject: Til Fanø Kommune - Opfølgning på møde om færgeudbud (Id nr.: 234081)
Attachments: Brev til Fanø Kommune.pdf, Signaturbevis.txt

Se venligst vedhæftede.

Venlig hilsen

Michael Thumand
Specialkonsulent

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Ministry of Transport, Building, and Housing

Kontraktkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 22795580
mth@trm.dk
www.trm.dk

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Fanø Kommune
Att.: Kommunaldirektør Vibeke Kinch (vk@fanoe.dk)

Kopi til: Økonomi- og Indenrigsministeriet
Att.: Kontorchef Søren H. Thomsen (sht@oim.dk)

Dato 3. marts 2017
J. nr. 2017-1438

Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Færgeloven og eneret til drift af færgerute

Kære Vibeke Kinch

Under henvisning til vores møde hos Økonomi- og Indenrigsministeriet den 22. februar 2017 skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vende tilbage angående færgeloven og muligheden for at tildele eneret til drift af færgerute.

Det følger af lovbekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008 om færgefart (færgeloven) § 2, stk. 2, at en kommune kan indgå kontrakt med et privat rederi om drift af en samfundsbegrundet færgefart, jf. også lovens § 1.

En færgekontrakt skal indgås i overensstemmelse med cabotagesejladsforordningen 3577/92, jf. færgelovens § 2, stk. 2. Det følger af forordningen, at kontrakten skal indgås uden forskelsbehandling af EU-redere.

Det kan desuden oplyses, at EU-Kommissionen i meddelelse KOM(2014) 232 af 22. april 2014 om fortolkningen af cabotagesejladsforordningen har udtalt følgende om adgangen til at indgå kontrakter om offentlig tjeneste (side 13):

”Medlemsstaterne kan kun pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser og indgå kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de for hver omhandlet rute har fastlagt, at den regelmæssige trafik ville være utilstrækkelig (dvs. at de ikke ville blive tilvejebragt i det omfang eller på de betingelser, som er defineret af de offentlige myndigheder som passende), hvis tilvejebringelsen af dem blev overladt til markedet alene. Derudover skal kontrakten om eller forpligtelsen til offentlig tjeneste være nødvendig og forholdsmæssig for det mål, der består i at sikre passende og regelmæssig trafik til, fra og mellem øer. Med andre ord må medlemsstaterne ikke lade tjenesteydelser være omfattet af forpligtelse til offentlig tjeneste og kontrakter om offentlig tjeneste, hvis de allerede leveres på tilfredsstillende vis og på betingelser såsom pris, kontinuitet og tilgængelighed, som er i offentlighedens interesse som defineret af staten, af erhvervsdrivende, der driver virksomhed på normale markedsvilkår.”

Reglerne om eneret fremgår af færgelovens § 3, stk. 2:

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717



”Når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, kan transportministeren og vedkommende kommunalbestyrelse, 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.”

Det følger således af færgelovens § 3, stk. 2, at en kommunalbestyrelse, der indgår kontrakt med et rederi om at drive færgeruten, kan give rederiet eneret til at drive færgeruten. Endvidere følger det af færgelovens § 3, stk. 1, at kommunalbestyrelsen, såfremt den driver færgeruten in-house (egenproduktion), kan påbyde andre ikke at drive færgetrafik på ruten.

Eneretten griber ind i konkurrencevilkårene, og derfor er det en betingelse, at eneret kun gives, når hensynet til opretholdelse af en færgerute i særlig grad taler derfor, jf. færgelovens § 3, stk. 2. I bemærkningerne til lovforslag L 130 af 27. marts 2008 om ændring af lov om færgefart fremgår følgende herom:

”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.”

Udbud af færgeruten mellem Fanø og Esbjerg forudsætter således, at kommunen kan dokumentere, at der er behov for offentlig service med færgetransport, som ikke opfyldes i dag, og at vilkår om eneret til færgeruten er særligt begrundet i hensynet til opretholdelse af færgeruten.

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at der med færgelovens § 3, stk. 4 og 5 er skabt hjemmel for at begrænse adgangen til kommerciel færgefart ved at fastsætte vilkår om eksempelvis besejlings hyppighed og fordeling over sæsonen. Pålæg af sådanne vilkår forudsætter, at dette er nødvendigt af hensyn til opretholdelse af en færgerute med forpligtelser til offentlig tjeneste.

Det skal som også anført på mødet understreges, at det er Fanø Kommunes ansvar at sikre sig, at lovgivningen overholdes, herunder om betingelserne for tildeling af en eventuel eneret er opfyldt. Fanø Kommunes beslutning om eventuel tildeling af en eneret skal ikke forelægges ministeriet til godkendelse.

Med venlig hilsen



Michael Thumand
Spezialkonsulent

Side 3/3

Certifikat fundet : Ja
Certifikatindehaver:
SERIALNUMBER=CVR:43265717-UID:53139501 + CN=Transport- og
Bygningsministeriet - Sikkerpost, O=Transport- og Bygningsministeriet //
CVR:43265717, C=DK
Certifikatudsteder:
CN=TRUST2408 OCES CA II, O=TRUST2408, C=DK
Dato for modtagelse : Fri Mar 03 13:28:51 CET 2017
Dato for signaturkontrol : Fri Mar 03 13:28:53 CET 2017

Resultat af signaturkontrol : OK
Var meddelelsen uændret? :Ja
Var meddelelsen krypteret? : Ja, S/MIME/2048bit
Var certifikatet gyldigt? : Ja
Var certifikatet revokeret? : Nej
Var certifikatet betroet? : Ja

From: Lisbeth Vagner West <lw@kirklarsen.dk>
Sent: 12 January 2017 11:00:51 (UTC +02)
To: Vibeke Kinch <bgsevk@fanoe.dk>
Subject: Færgen - 27879-003/LW
Attachments: Brev.pdf, Signaturbevis.txt

Kære Vibeke

Se venligst min vurdering i vedhæftede brev.

Med venlig hilsen / Best regards

Kirk Larsen & Ascanius

[Bo Ascanius](#), partner, advokat / Attorney

Mob. +45 22 69 42 22

Dir. +45 76 11 54 31

Advokatpartnerselskabet Kirk Larsen & Ascanius

Esbjerg Brygge 28, DK-6700 Esbjerg

Phone +45 70 22 66 60

CVR: 33 64 69 25

<http://www.kirklarsen.dk>



Du har modtaget en email fra Advokatpartnerselskabet Kirk Larsen & Ascanius.

Denne e-mail og evt. vedhæftede filer kan indeholde personlige og fortrolige oplysninger. Modtager du e-mailen ved en fejl, bedes du returnere den til afsender uden at distribuere, kopiere eller arkivere e-mailen. E-mailen og evt. vedhæftede filer bedes slettet.

This is an e-mail from the law firm of Kirk Larsen & Ascanius.

This e-mail and any attachment may contain confidential information and/or privileged information. This e-mail is intended for the addressee(s) stated above only. If you receive this e-mail by mistake, please return it to Kirk Larsen & Ascanius without producing, distributing or retaining copies hereof. Please delete this email and any attachment from your system.

Tænk over om det virkelig er nødvendigt at printe denne Email
Before printing this email, think if it is really needed

.....

Oprettet og sendt den 12. januar 2017 klokken 10.54.25 af lw

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Sendt pr. mail

Fanø Kommune
Skolevej 5, Nordby
6720 Fanø

Att.: Kommunaldirektør Vibeke Kinch

12. januar 2017

J.nr.:

LW/27879-003

Juridisk Assistent:

Lisbeth Vagner West

Direkte:

76 11 54 01

lw@kirklarsen.dk

Fanøfærgen

Du har ved mail af 10. januar 2017 anmodet om min vurdering af, om den gældende aftale mellem Fanø Kommune og den nuværende operatør af Fanø-overfarten betyder, at operatøren vil kunne fortsætte med at besejle ruten efter opsigelsesperiodens udløb, også selv om ruten skulle blive udbudt (konkurrenceudsat).

Den relevante bestemmelse i den nuværende aftale findes i pkt. 8.2 under overskriften "opsigelse" og lyder således:

"Nærværende aftale kan opsiges af hver part med 24 måneders skriftligt varsel til ophør den 1. i en måned. Hvis Havneejeren opsiger aftalen, og opsigelsen ikke skyldes misligholdelse fra Operatørens side, har Operatøren en første ret til genforhandling. Såfremt operatøren ønsker at benytte denne ret, skal Operatøren give Havneejeren meddelelse herom senest 1 måned efter opsigelsen."

Bestemmelsen medfører, at operatøren efter en opsigelse – som skal ske med 24 måneders skriftligt varsel – har en genforhandlingsret, som han dog skal gøre gældende inden for den første måned af opsigelsesvarslet.

Retten til genforhandling er ikke en ret til at fortsætte kontrakten efter opsigelsesvarslets udløb men derimod retten til at opnå forhandling om en eventuel ny kontrakt. Genforhandlingsretten indebærer således, at Fanø Kommune har pligt til – hvis det rettidigt forlanges af operatøren – at indgå i seriøse og konstruktive forhandlinger med operatøren om vilkårene for en eventuel ny kontrakt.

I forbindelse med en sådan genforhandling har kommunen derfor mulighed for at stille en lang række nye krav til både billetpriser, afgangsfrekvens, færgekapacitet osv. osv. Den eneste begrænsning må antages at være, at de krav, kommunen stiller, skal være rimelige og realistiske, således at man sikrer operatøren en loyal genforhandlingsadgang.

Operatøren har derimod som nævnt intet krav på, at forhandlingerne skal føre frem til en ny kontrakt mellem kommunen og operatøren, for et sådant resultat afhænger jo af forløbet af genforhandlingerne. Hvis operatøren således ikke vil acceptere de nye kontraktvilkår, som kommunen opstiller under

forhandlingerne, har kommunen derfor valget mellem enten at bøje sig for operatørens modkrav eller afbryde forhandlingerne og meddele operatøren, at man anser genforhandlingen for værende brudt sammen med den virkning, at man nu vil overveje at konkurrenceudsætte færgeruten, evt. via et udbud.

Jeg har ikke hermed taget stilling til, i hvilket omfang lovgivningen muliggør et udbud, idet jeg herom blot henviser til kommunens seneste henvendelse til indenrigsministeren.

Det, der er beskrevet ovenfor, må antages at være den korrekte fortolkning af opsigelsesbestemmelsen i aftalen mellem kommunen og den nuværende operatør.

Man kan imidlertid rejse det yderligere spørgsmål om, hvilke retsvirkninger der kan antages at være knyttet til en opsigelse af operatøren.

Loven om færgefart bygger på en forudsætning om, at færgefart i Danmark er fri næring således at forstå, at retten til at besejle en færgerute ikke er betinget af nogen særlig myndighedstilladelse. Der er således som udgangspunkt fri konkurrence på færgedriftsområdet. Dette udgangspunkt skal sammenholdes med reglen i havnelovens § 5, der fastslår, at havne uanset deres organisationsforhold som udgangspunkt har modtagepligt for skibe, i det omfang bl.a. pladsforholdene tillader det. Lovgivningen åbner således – i hvert fald som udgangspunkt – op for den situation, at den nuværende operatør vil kunne drive en færgerute mellem Esbjerg og Fanø, der konkurrerer med en eventuel ny operatør, som kommunen måtte indgå aftale med, alt dog under den forudsætning, at "pladsforholdene tillader det".

Med de nuværende havnefaciliteter i Nordby er der ikke plads til to konkurrerende færgeruter, men spørgsmålet bliver så, om det er den nuværende operatør, der har første ret til at benytte de nuværende anlæg og installationer i Nordby. I aftalen mellem kommunen og operatøren fra 16. januar 2002 er det anført, at en lang række anlæg og installationer både ejes og vedligeholdes af operatøren. Det er angivet i aftalen, at der er nogle bilag, bl.a. bilag 1 og bilag 5 og 6, som måske nærmere regulerer forholdene, men jeg kender ikke disse bilags indhold, og i selve aftalen fra 2002 er der ikke så vidt ses taget stilling til, hvordan der skal forholdes med disse anlæg og installationer efter en eventuel opsigelse af aftalen fra havnens side.

Loven om færgefart indeholder bl.a. i § 3 en undtagelse til hovedprincippet om, at færgedrift er fri næring, nemlig i det omfang der er hjemmel til at give en operatør eneret til at drive ruten.

I fortsættelse af den henvendelse, som kommunen nu har rettet til indenrigsministeren, kunne der derfor nu være god grund til at overveje også at inddrage transportministeren eller nærmere bestemt Trafik- og Byggestyrelsen, som varetager opgaverne omkring administration og fortolkning af færgefartsloven.

Med venlig hilsen

Bo Ascanius
ba@kirklarsen.dk
Direkte nr. 76 11 54 31

Certifikat fundet : Ja
Certifikatindehaver:
SERIALNUMBER=CVR:33646925-UID:1310459673732 + CN=ADVOKATPARTNERSELSKABET
KIRK LARSEN & ASCANIUS - Kirk Larsen, O=ADVOKATPARTNERSELSKABET KIRK
LARSEN & ASCANIUS // CVR:33646925, C=DK
Certifikatudsteder:
CN=TRUST2408 OCES CA II, O=TRUST2408, C=DK
Dato for modtagelse : Thu Jan 12 11:00:33 CET 2017
Dato for signaturkontrol : Thu Jan 12 11:00:48 CET 2017

Resultat af signaturkontrol : OK
Var meddelelsen uændret? :Ja
Var meddelelsen krypteret? : Ja, S/MIME/2048bit
Var certifikatet gyldigt? : Ja
Var certifikatet revokeret? : Nej
Var certifikatet betroet? : Ja

From: Vibeke Kinch <>
Sent: 10 January 2017 15:40:22 (UTC +02)
To: 'Bo Ascanius' <BA@kirklarsen.dk>
Subject: konkurrenceudsættelse af Færgen

Attachments:

563_2016_39140_Underskrevet_allonge_30.7.2006_til_aftalen_indgået.pdf,
563_2016_39138_Underskrevet_aftale_af_16.1.2002_mellem_Scandlines.pdf,
563_2017_1366_Udbud_af_færgedriften_mellem_Esbjerg_og_Fanø.pdf,
563_2016_32835_Bek_om_nedsættelse_af_færgetakster_mv._nr._1057_a.pdf

Kære Bo

Jeg sender dig hermed materiale vedr. færgen. Jeg vil bede dig vurdere, om den aftale der er mellem Færgen og Fanø Kommune betyder, at Færgen vil kunne fortsætte med at sejle efter opsigelsesperioden hvis ruten bliver konkurrenceudsat.

Vh. Vibeke

Med venlig hilsen
Vibeke Kinch
Kommunaldirektør
Mail vk@fanoe.dk
27220651

[Flyt til Fanø - vi har det hele, lidt til og meget mere](#)



 **Fanø Kommune**
Skolevej 5-7 • 6720 Fanø
tlf. 76 660 660 • fax 76 660 600
www.fanoe.dk
raadhuset@fanoe.dk



ALLONGE

til aftale af 16. januar 2002

mellem

Fanø Byråd
(herefter benævnt "Havneejeren")

og

Scandlines Sydfynske A/S
(herefter benævnt "Operatøren")

om vilkårene for Operatørens besejling og brug af havneanlæg og installationer i Nordby Havn.

Herved bortfalder aftalens punkt 8.2 Opsigelse, der erstattes med følgende:

"8.2 Opsigelse

Nærværende aftale kan opsiges af hver part med 24 måneders skriftligt varsel til ophør den 1. i en måned. Hvis Havneejeren opsiger aftalen, og opsigelsen ikke skyldes misligholdelse fra Operatørens side, har Operatøren en første ret til genforhandling. Såfremt Operatøren ønsker at benytte denne ret, skal Operatøren give Havneejeren meddelelse herom senest 1 måned efter opsigelsen."

Således aftalt:

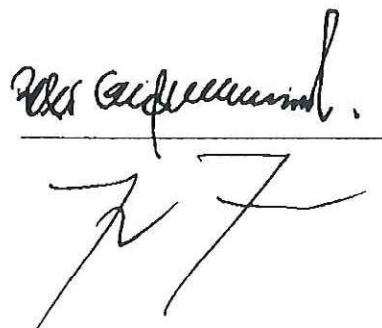
Dato: 30/7-06

Som Havneejer:



Dato: 25.07.2006

Som Operatør:



AFTALE

mellem

Fanø Byråd
Skolevej 5-7
Nordby
6720 Fanø
(herefter benævnt "Havneejeren")

og

Scandlines Sydfynske A/S
Spodsbjerg Færgehavn
5900 Rudkøbing
(herefter benævnt "Operatøren")

1. Aftalens omfang

Nærværende aftale omfatter vilkårene for Operatørens besejling og brug af havneanlæg og installationer i Nordby Havn. Tegning over havnen er vedlagt som Bilag 1. Aftalen angiver Operatørens og Havneejerens rettigheder og pligter i forbindelse med Operatørens besejling af havnen. Aftalen træder i stedet for alle tidligere indgåede aftaler om besejling og brug af havnen.

2. Anlæg og installationer

Sejlrenden til og fra Fanø, Loen og Slunden pejles og uddybes af Operatøren, således at regulariteten på overfarten opretholdes.

Operatøren vedligeholder den til sejlrunden hørende farvandsafmærkning. Denne ejes af Operatøren.

De af færgerne benyttede installationer ejes og vedligeholdes af Operatøren. I Nordby omfatter disse anlæg og installationer følgende:

Broklapper
Teknikhus
Bomanlæg
Hegn
Billethus
Pæle til opliggerfærge
Pullerter
Belysning af færgeleje
Tågelys

På den som Bilag 1 vedlagte tegning er med rød streg vist de installationer, der ejes og vedligeholdes af Operatøren. Operatøren vedligeholder spuns indenfor det indtegnede område.

Havneejeren stiller opmarchplads med baneindstregning til rådighed for Operatøren.

Havneejeren har indgået særskilt lejeaftale med Operatøren omfattende den på havnen opførte ventesal.

Såfremt det aftales, at Operatøren skal anvende særlige anlæg og installationer, eller der som betingelse for hans fortsatte brug af havnen skal etableres særlige havneanlæg og/eller installationer, skal der indgås særskilt aftale mellem parterne herom, uanset om eventuelle etableringsudgifter afholdes af Havneejeren eller Operatøren. Sådanne aftaler udgør integrerede dele af nærværende aftale.

3. Sejlplan

Operatøren besejler ruten Esbjerg-Fanø efter følgende hovedprincipper:

Vinter:

Sejlplan med een færge i 40 minutters drift. Der suppleres med M/B "Sønderho" eller tilsvarende i morgen- og eftermiddagstimerne, således at der i disse tidsrum, fra og med mandag til og med torsdag, opretholdes 20 minutters drift. I aften timerne sejles timedrift tilpasset Ribe Amt Trafikselskabs busdrift.

Sommer:

Sejlplan med to færges i 20 minutters drift. En færge som nævnt under vinter. Den anden færge afhængig af transportbehovet (ca. 0800 til 18.00). Sejlplanen tilpasses i størst mulig udstrækning Ribe Amt Trafikselskabs busdrift.

I forårs- og efterårsmånederne samt på helligdage sejles på fredage, lørdage og søndage med to færges efter behov.

Eksempel på vinter- og sommersejlplan er vedlagt som Bilag 2 og Bilag 3.

Ovennævnte principper kan ændres ved drøftelser med Fanø Byråd.

4. Vilkår for besejling.

4.1 Havnereglement

Operatøren skal overholde det til enhver tid gældende reglement for Nordby havn samt de ved love og bekendtgørelser fastsatte bestemmelser.

4.2 Bekendtgørelse nr. 1035.

Sejladsen i sejlrønderne er reguleret af Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1035 af 14. december 1994. Vedlagt som Bilag 4.

4.3 Vagtberedskab

Operatøren har pligt til at opretholde vagtberedskab på de tider af døgnet, hvor der ikke er ordinær færgedrift.

Operatøren er berettiget til at optage forhandling med Ribe Amt med henblik på særskilt betaling for opretholdelse af vagtberedskab.

4.4 Forsyninger

Operatøren afholder alle forbrugsudgifter, som relaterer sig direkte til Operatørens drift.

4.5 Skader

Udgifter til udbedring af skader, som forvoldes af Operatøren på Havneejers anlæg, og som ikke kan henføres til normalt slid betales af Operatøren.

4.6 Nyetablering og ændringer af havneanlæg og installationer.

Såfremt Operatøren ønsker nyetableringer eller ændringer på havneanlæg og installationer, som f. eks. uddybning i forbindelse med ny tonnage, kan Operatøren anmode herom. Havneejeren skal give tilladelse hertil, medmindre det godtgøres, at nyetableringen eller ændringen er lovstridig, ikke er sikkerhedsmæssig forsvarlig, vil gribe forstyrrende ind i driften af havnen, herunder andre nuværende eller fremtidige operatørs benyttelse af havnen eller den mest hensigtsmæssige afvikling af færge- og skibstrafikken i øvrigt.

4.7 Syn

Operatøren afholder årlige syn på af de Operatøren ejede installationer og havneanlæg. Havneejeren er berettiget til at deltage i disse syn.

5. Havneejers pligter og rettigheder

5.1 Vedligeholdelse

Havneejeren skal vedligeholde de af Havneejeren ejede installationer og arealer på en sådan måde, at Operatøren uden gener kan opretholde sin del af nærværende aftale.

5.2 Nyetablering og ændringer af havneanlæg og installationer.

Havneejeren har ret til at udføre ændringer eller nyetableringer på havneanlæg og installationer, såfremt dette ikke forringer væsentligt eller varigt, vanskeliggør eller forhindrer Operatørs benyttelse af havnen i overensstemmelse med besejlingsplanen.

I forbindelse med ombygning af havnen indgik Havneejeren og Operatøren aftale om Operatørs finansiering af ombygningen. Vilklårene, der fremgår af Scandlines Sydyske A/S's skrivelse af 26. april 2000 vedlægges som Bilag 5 og indgår som integreret del af nærværende aftale.

Operatøren erklærer i denne forbindelse, at denne ikke vil forhøje de pr. 1. januar 2001 gældende takster, udover sådanne forhøjelser der kan begrundes i nettoprisindekset eller i Rederiets faktiske omkostningsstigninger.

6. Havneafgifter

Som vederlag for den tillagte brugsret i henhold til denne aftale betaler Operatøren havneafgifter som specificeret i Bilag 6.

7. Ansvar og force majeure.

Parterne skal udføre deres opgaver i henhold til aftalen med den omhu og kompetence, der kan forventes af en kompetent havneejers og operatørs. En part er erstatningsansvarlig over for den anden part i overensstemmelse med dansk rets almindelige bestemmelser.

Ingen af parterne er dog ansvarlig for den anden parts indirekte tab, herunder driftstab og avancetab eller over for krav rejst af tredjemand, medmindre den anden parts tab er forårsaget med fortsæt af den ene part.

Videre er ingen af parterne ansvarlig over for den anden part for manglende opfyldelse eller manglende iagttagelse af en bestemmelse i denne aftale, såfremt manglende opfyldelse skyldes omstændigheder udenfor partens kontrol, og som ikke kunne eller burde være taget i betragtning ved aftalens indgåelse, som f. eks. krig,

indførsels- eller eksportforbud, arbejdskonflikter, brand og lign. som skyldes force majeure.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt parten uden ophold informerer den anden part om årsagen, det forventede omfang og den forventede varighed af den manglende evne til at opfylde partens forpligtelser. Ved ophør eller ændring af force majeure, skal den part, der har været berørt heraf, straks underrette den anden part.

Force majeure kan ikke påberåbes som begrundelse for manglende betaling i henhold til denne aftale og aftaler nævnt i denne aftale.

8. Ikrafttrædelsesdato og ophør

8.1 Ikrafttræden

Denne aftale træder i kraft pr. 1. december 2001 og gælder indtil aftalen opsiges eller ophæves i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 8.2 og pkt. 8.3 eller såfremt alternativ operatør opretter rute/ruter til Fanø. I sidst nævnte tilfælde ophører nærværende aftale med virkning fra den dag ny operatør påbegynder sejlads.

8.2 Opsigelse

Nærværende aftale er uopsigelig i 24 måneder efter ikrafttrædelse. Herefter kan aftalen opsiges af begge parter med 12 måneders skriftlig varsel til ophør den 1. i en måned. Hvis Havneejeren opsiger aftalen, og opsigelsen ikke skyldes misligholdelse fra Operatørens side, har Operatøren en første ret til genforhandling. Såfremt Operatøren ønsker at benytte denne ret, skal Operatøren give Havneejeren meddelelse herom senest 1 måned efter opsigelsen.

8.3 Misligholdelse

Hver af parterne har ret til skriftligt at bringe aftalen til ophør uden varsel, såfremt:

- den anden part ikke betaler skyldige beløb efter skriftlig påkrav, der afgivet efter forfaldsdato anfører sidste betalingsfrist på mindst 7 arbejdsdage fra afsendelsen med angivelse af, at overskridelse af betalingsfristen kan medføre aftalens ophør.
- den anden part erklæres konkurs, standser sine betalinger eller bliver insolvent.
- den anden part mistligholder sine forpligtelser ifølge aftalen og undlader at afhjælpe sådan misligholdelse inden 30 dage efter modtagelsen af en meddelelse, der specificerer misligholdelsen og kræver den afhjulpet med angivelse af, at manglende berigtigelse kan medføre aftalens ophør.
- den anden part har været berørt force majeure i længere varighed end 6 måneder.

8.4 Tilstandsrapport

I forbindelse med indgåelse af nærværende aftale udarbejder parterne i fællesskab en tilstandsrapport omfattende de anlæg, der tages i brug af Operatøren. Omkostninger i forbindelse hermed deles ligeligt mellem parterne.

9. Overdragelse af brugsretten

Operatørens rettigheder og pligter i henhold til nærværende aftale kan ikke overdrages til tredjemand uden Havneeejerens skriftlige samtykke. Havneeejeren kan kun nægte overdragelse, såfremt der er saglig begrundelse herfor.

10. Tvister

Parterne forpligter sig til at søge mulige uoverensstemmelser af enhver art vedrørende nærværende aftale løst ved forhandling. Parterne kan enes om en mægler til løsning af uoverensstemmelserne.

Såfremt sådan en forhandling ikke fører til resultat, afgøres tvisten bindende og endeligt ved voldgift i København. Voldgiftsretten skal bestå af 3 medlemmer, hvoraf hver af parterne udpeger et medlem, mens det tredje medlem (opmanden), der skal have stilling som dansk professionel dommer, udpeges af Præsidenten for Sø- og Handelsretten.

Voldgiftsretten skal anvende dansk ret ved dens afgørelse. Voldgiftsrettens afgørelse er ikke offentlig.

11. Særlige bestemmelser

Principperne for den nuværende samarbejdsform mellem Scandlines Sydfynske og et af Fanø Byråd nedsat udvalg har hidtil været, at priser, sejlplaner og service som minimum drøftes en gang årligt, således at så mange brugerønsker som muligt kan komme i betragtning. Ved nærværende aftale bekræftes, at denne samarbejdsform mellem Scandlines Sydfynske A/S og et af Fanø Byråd nedsat udvalg videreføres uændret.

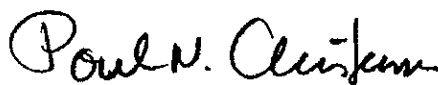
Dato: 16.01.2002

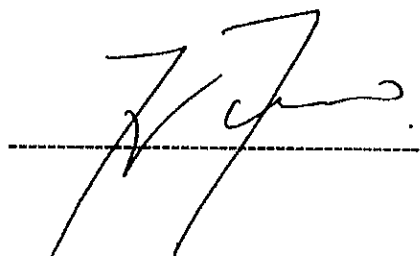
Som Havneeejer:

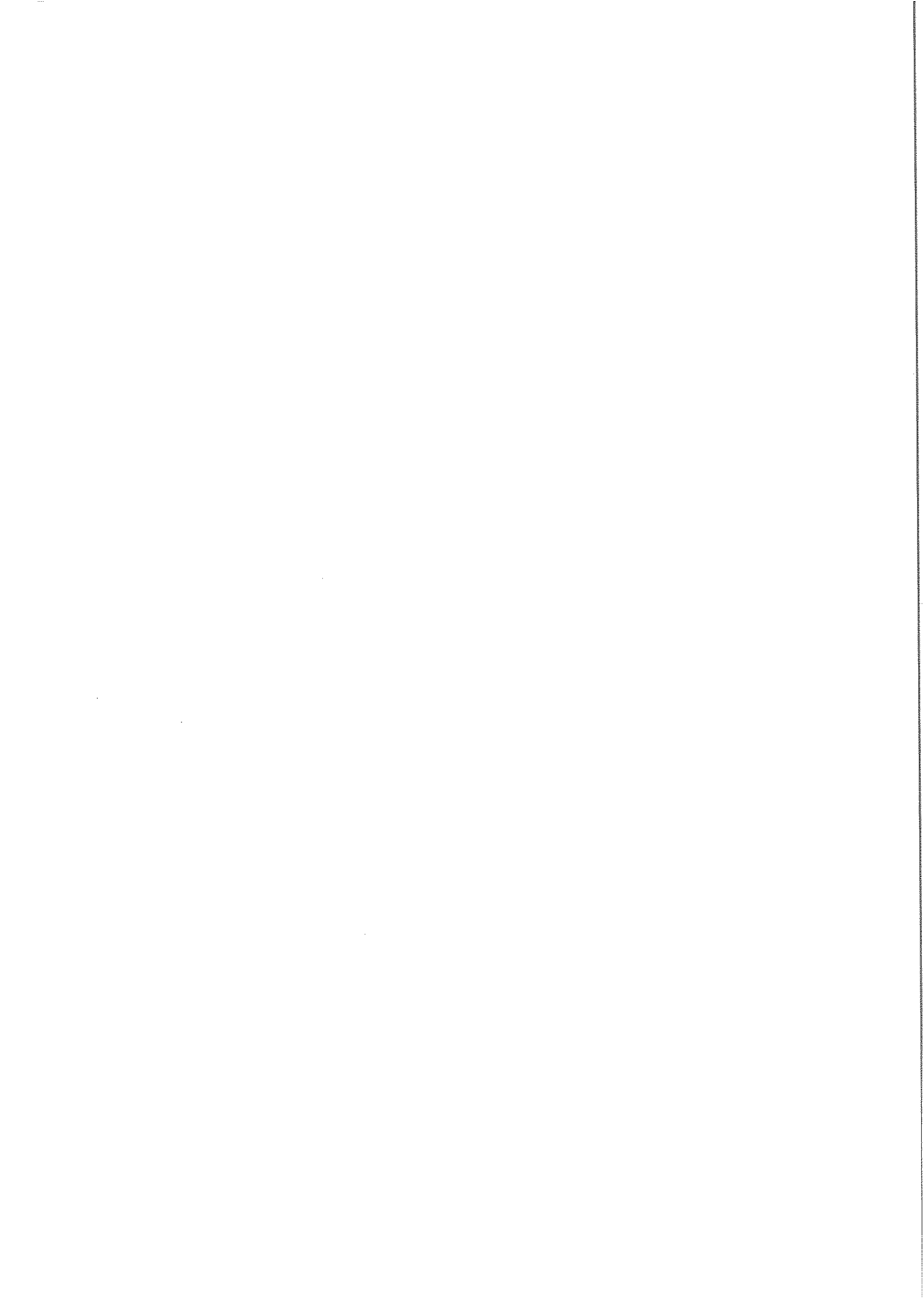
Som Operatør:

2/12-01


Kjeld Nielsen
borgmester


Poul N. Christensen
kommunaldirektør







Fanø Kommune

Borgmesteren

Økonomi- og indenrigsminister

Simon Emil Ammnitzbøll

min@oim.dk

Dato: 10-01-2017
Sagsnr.: 563-2017-76
Doknr.: 563-2017-1366
Cpr./Cvr.:
Sagsbeh.: Joan Pofler
Direkte tlf.: 76 660 653
Email: gp@fanoe.dk

Udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø

Fanø Kommune ønsker et møde med Økonomi- og Indenrigsministeren for at drøfte en række problemstillinger omkring et udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø.

Der ønskes blandt andet en drøftelse af hvordan staten som hovedaktionær i selskabet Færgen vil forholde sig til et udbud af ruten, herunder om selskabet Færgen vil fortsætte driften efter en udbudsproces. Der ønskes ligeledes en drøftelse af Fanø Kommunes mulighed for at lave et kommunalt rederi og hvordan staten i givet fald som hovedaktionær i rederiet "Færgen" vil forholde sig til dette.

Staten har siden medio 2015 ydet tilskud til nedsættelse af færgetaksterne til og fra de danske øer. Først for godstransport og siden 2016 også for biler og passagerer i ydersæsonen. I Finansloven for 2017 er det vedtaget, at den periode på året hvor der ydes tilskud til bil og passagerer gradvis udvides.

Tilskuddet til nedsættelsen af færgetakster udbetales i henhold til bek.nr. 1057 af 21/05/2015 og bek.nr. 670 af 21/05/2015 til kommunerne som efterfølgende udbetaler dem til rederierne på baggrund af overfartstallene og prisfastsættelsen. For Fanø Kommune betyder det, at vi i 2017 vil modtage kr. 24 mio. og frem mod 2020 vil dette beløb stige til kr. 27 mio.

Tilskuddet til nedsættelse af færgetaksterne har allerede nu haft en meget stor betydning for antallet af turister til Fanø, således steg antallet af biler som blev fragtet mellem Esbjerg og Fanø i den periode hvor priserne var nedsat med 22 %. Det har haft og vil få kolossal stor betydning for udviklingen på Fanø både for bosætningen og for turismen.

Årsagen til, at Fanøfærgen hidtil ikke har været konkurrenceudsat skyldes, at hverken Færgen eller Fanø Kommune tidligere har modtaget tilskud til driften af færgen.

Den manglende konkurrenceudsættelse betyder, at Fanø Kommune ikke har indflydelse på hverken prisfastsættelse, antal afgang eller andet omkring færgen. Fanø Kommune afholder to gange årligt samarbejds møder med Færgen, her fremsættes ønsker fra Fanø Kommune, men det er alene Færgen der beslutter.

Adresse
Skolevej 5-7
Nordby
6720 Fanø

Telefon
76 660 660
Telefax
76 660 600

Email
raadhuset@fanoe.dk
Hjemmeside
www.fanoe.dk

Åbningstider
Mandag-fredag 10-12
Torsdag tillige 15-17

Telefontider
Mandag-onsdag 9-15
Torsdag 9-17
Fredag 9-12

Såfremt færgedriften bliver konkurrenceudsat vil Fanø Kommune kunne opstille kravspecifikationer omhandlende fx antal afgang og færgerørrelser.

Fanø kommune har i dag en aftale med Færgen. Denne aftale kan opsiges af begge parter med et varsel på 2 år.

Fanø Kommune håber, at ministeren vil afholde et møde med Fanø Kommune hvor problemstillingerne omkring et udbud af færgeruten kan drøftes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erik Nørreby', written in a cursive style.

Erik Nørreby

Bekendtgørelse om nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer

I medfør af § 21 b, stk. 6 og 7, i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 24. juni 2013, som ændret ved lov nr. 648 af 8. juni 2016, fastsættes:

Kapitel 1

Overordnet ramme

§ 1. Social- og indenrigsministeren yder et årligt tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer, jf. § 21 b, stk. 1, 1. pkt., i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. Private færger kan, jf. lovens § 21 b, stk. 1, 2. pkt., modtage tilskud gennem en kommune.

Stk. 2. Det årlige tilskud efter stk. 1, jf. lovens § 21 b, stk. 2, udgør 28,4 mio. kr. i 2016 og 55,6 mio. kr. årligt fra 2017. Tilskuddet reguleres fra tilskudsåret 2017 én gang årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor.

Stk. 3. Tilskuddet efter stk. 1 anvendes til nedsættelse af færgetaksten på de færgeruter, der fremgår af bilag 1.

Kapitel 2

Fordeling af tilskud

§ 2. Fordelingen af tilskuddet mellem kommunerne sker med udgangspunkt i et teknisk beregnet tilskudsbehov for de enkelte færgeruter. Det teknisk beregnede tilskudsbehov udgør differencen mellem omsætningen for passagerbefordring i 2013 (opreguleret til 2016 pris- og lønniveau) i tilskudsperioden, jf. stk. 2, og en teknisk beregning af den samlede billetindtægt i samme periode beregnet efter bestemmelserne i stk. 3.

Stk. 2. Tilskudsperioden, der anvendes ved de tekniske beregninger af tilskudsbehovet efter stk. 1, afgrænses til april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november.

Stk. 3. Taksterne, der lægges til grund for de tekniske beregninger af den samlede billetindtægt efter stk. 1, udgør pr. kilometer 1,28 kr. for gående, 3,66 kr. for personbil, 1,28 kr. for cykel, 1,83 kr. for motorcykel, 3,66 kr. for campingvogn, 3,66 kr. for autocampere og 6,18 kr. for bus. Desuden indregnes en grundpris på 20,22 kr. for en returbillet pr. passager i de tekniske beregninger.

Stk. 4. Hvis det teknisk beregnede tilskudsbehov ligger under 20 pct. af en færgerutes omsætning i 2013 (opreguleret til 2016 pris- og lønniveau) i den tilskudsperiode, der er afgrænset i stk. 2, hæves tilskuddet, så det svarer til 20 pct. af færgerutens omsætning i samme periode.

Stk. 5. Fordelingen af tilskuddet mellem kommunerne efter stk. 1 fremgår af bilag 2.

Stk. 6. Social- og Indenrigsministeriet giver senest den 1. juli i året forud for tilskudsåret kommunalbestyrelsen meddelelse om tilskudsbeløbet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v.

Kapitel 3

Administration af ordningen

§ 3. Det påhviler kommunalbestyrelsen at tilrettelægge en ordning, som giver færgeoperatøren mulighed for at nedsætte færgetakster for biler, passagerer m.v.

Stk. 2. For kommuner med mindre øer påhviler det kommunalbestyrelsen at sikre, at ordningen udformes i dialog med lokale repræsentanter for øen.

Stk. 3. Tilskuddet kan alene anvendes til nedsættelse af færgetakster for biler, passager m.v. inden for perioden fra den 16. marts til den 30. november med undtagelse af perioden fra den sidste lørdag i juni måned og 6 uger frem, inkl. lørdag og søndag i umiddelbar forlængelse heraf, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. Det påhviler kommunalbestyrelsen inden udgangen af august 2016 at indsende følgende oplysninger om færgetakster og tilskuddets forventede anvendelse til Social- og Indenrigsministeriet:

- 1) Færgetakster pr. 1. august 2016 for de enkelte billettyper.
- 2) Forventet anvendelse af tilskuddet i 2016 specificeret på de enkelte billettyper.

Stk. 5. Det påhviler kommunalbestyrelsen at sikre, at eventuelt overskydende midler anvendes i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af færgetakster.

Kapitel 4

Passagerbefordring

§ 4. Ordningen omfatter passagerbefordring på færger, som er i rutefart året rundt.

§ 5. Ordningen omfatter følgende former for passagerbefordring:

- 1) Biler.
- 2) Passagerer.
- 3) Busser.
- 4) Campingvogne.
- 5) Autocampere.
- 6) Motorcykler, knallerter m.v.
- 7) Cykler m.v.

Kapitel 5

Opfølgingsredegørelse

§ 6. Det påhviler kommunalbestyrelsen hvert år at udarbejde en opfølgingsredegørelse om, hvorledes tilskuddet til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. er anvendt i det forudgående regnskabsår.

§ 7. Kommunalbestyrelsens opfølgingsredegørelse skal indeholde følgende oplysninger, jf. dog stk. 2, 2. pkt.:

- 1) Færgetakster for de enkelte billettyper i det pågældende regnskabsår.
- 2) Anvendelsen af tilskuddet for det pågældende regnskabsår specificeret på de enkelte billettyper.
- 3) Anvendelsen af eventuelt overskydende midler fra forudgående regnskabsår.
- 4) Andre oplysninger, som kommunen finder relevante.

Stk. 2. Opfølgingsredegørelsen skal første gang udarbejdes for regnskabsåret 2016. Oplysninger om anvendelsen af eventuelt overskydende midler fra forudgående regnskabsår efter stk. 1, nr. 3, indgår første gang i opfølgingsredegørelsen for regnskabsåret 2017.

Stk. 3. Opfølgingsredegørelsen skal for kommunale færgeruter være ledsaget af en erklæring fra kommunens revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, pkt. 1-3, er opgjort korrekt.

Stk. 4. Opfølgingsredegørelsen skal for private færgeruter være ledsaget af en erklæring fra den private færgeoperatørs revisor om, at de anførte oplysninger i stk. 1, pkt. 1-3, er opgjort korrekt.

Stk. 5. Opfølgingsredegørelsen for et givent regnskabsår og den ledsagende revisorerklæring indsendes til Social- og Indenrigsministeriet inden udgangen af marts måned i det efterfølgende år.

§ 8. Tildeling af tilskud til nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. forudsætter, at kommunalbestyrelsens opfølgingsredegørelse på tilfredsstillende vis godtgør, at tilskuddet i det regnskabsår, der ligger forud for det år, hvor tilskuddet udmeldes, er anvendt efter formålet.

Kapitel 6

Ikrafttræden

§ 9. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. august 2016.

Social- og Indenrigsministeriet, den 29. juni 2016

KAREN ELLEMANN

/ Søren H. Thomsen

Bilag 1

Oversigt over de omfattede kommuner og færgeruter pr. 1. august 2016

Kommune	Færgerute
Holbæk	Orø-Holbæk
Holbæk	Orø-Hammer Bakke
Kalundborg	Sejerø - Havnsø
Kalundborg	Nekselø-Havnsø
Slagelse	Agersø-Stignæs
Slagelse	Omø-Stignæs
Lolland	Fejø-Kragenæs
Lolland	Femø-Kragenæs
Lolland	Askø-Bandholm
Assens	Baagø-Assens
Faaborg-Midtfyn	Bjørnø-Faaborg
Faaborg-Midtfyn	Lyø-Avernakø-Faaborg
Svendborg	Hjortø-Svendborg
Svendborg	Skarø-Drejø-Svendborg
Langeland	Strynø-Rudkøbing
Ærø	Birkholm-Marstal
Ærø	Ærøskøbing-Svendborg
Ærø	Søby-Faaborg
Ærø	Søby-Fynshav
Haderslev	Aarø-Aarøsund
Fanø	Fanø-Esbjerg
Aabenraa	Barsø-Barsø-Landing
Horsens	Endelave-Snaptun
Struer	Venø-Kleppen
Norrdjurs	Anholt-Grenaa
Odder	Tunø-Hou
Samsø	Samsø-Hou
Samsø	Samsø-Aarhus
Hedensted	Hjarnø-Snaptun
Skive	Fur-Branden
Læsø	Læsø-Frederikshavn
Aalborg	Egholm-Aalborg

Bilag 2

Oversigt over årligt tilskud til de omfattede kommuner i 2016 og i 2017 og frem (2016-pl) til ned-sættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer (i 1.000 kr.)

	2016	2017 og frem
Kommune		
Holbæk	2.112	4.074
Kalundborg	399	776
Slagelse	261	502
Lolland	312	592
Assens	86	165
Faaborg-Midtfyn	574	1.156
Svendborg	112	207
Langeland	106	209
Ærø	6.799	13.274
Haderslev	347	660
Fanø	7.998	15.604
Aabenraa	72	140
Horsens	136	264
Struer	117	235
Norrdjurs	517	1.120
Odder	333	669
Samsø	5.028	9.966
Hedensted	191	367
Skive	229	418
Læsø	2.631	5.127
Aalborg	39	76
I alt	28.400	55.600

From: Joan Pofler <>
Sent: 10 January 2017 15:41:46 (UTC +02)
To: 'min@oim.dk' <min@oim.dk>
Subject: Brev til økonomi- og indenrigsministeren vedr. udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø.
Attachments: 563_2017_1366_Udbud_af_færgedriften_mellem_Esbjerg_og_Fanø.pdf

Hermed brev fra Fanø Kommune til økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammannitzbøll.

Med venlig hilsen

Joan Pofler

Direkte tlf. +45 7666 0653 - mail gp@fanoe.dk

Nye åbningstider på Fanø Rådhus

Åbningstider Telefontider

Man-fre. kl. 10-12 Man-ons kl. 09-15

Tors. kl. 15-17 Tors. Kl. 09-17

Fre. Kl. 09-12

Ønsker man at bestille en tid, kan dette gøres ved at kontakte personalet telefonisk.



Fanø Kommune
Skolevej 5-7 • 6720 Fanø
tlf. 76 660 660 • fax 76 660 600
www.fanoe.dk
raadhuset@fanoe.dk





Fanø Kommune

Borgmesteren

Økonomi- og indenrigsminister

Simon Emil Ammnitzbøll

min@oim.dk

Dato: 10-01-2017
Sagsnr.: 563-2017-76
Doknr.: 563-2017-1366
Cpr./Cvr.:
Sagsbeh.: Joan Pofler
Direkte tlf.: 76 660 653
Email: gp@fanoe.dk

Udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø

Fanø Kommune ønsker et møde med Økonomi- og Indenrigsministeren for at drøfte en række problemstillinger omkring et udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø.

Der ønskes blandt andet en drøftelse af hvordan staten som hovedaktionær i selskabet Færgen vil forholde sig til et udbud af ruten, herunder om selskabet Færgen vil fortsætte driften efter en udbudsproces. Der ønskes ligeledes en drøftelse af Fanø Kommunes mulighed for at lave et kommunalt rederi og hvordan staten i givet fald som hovedaktionær i rederiet "Færgen" vil forholde sig til dette.

Staten har siden medio 2015 ydet tilskud til nedsættelse af færgetaksterne til og fra de danske øer. Først for godstransport og siden 2016 også for biler og passagerer i ydersæsonen. I Finansloven for 2017 er det vedtaget, at den periode på året hvor der ydes tilskud til bil og passagerer gradvis udvides.

Tilskuddet til nedsættelsen af færgetakster udbetales i henhold til bek.nr. 1057 af 21/05/2015 og bek.nr. 670 af 21/05/2015 til kommunerne som efterfølgende udbetaler dem til rederierne på baggrund af overfartstallene og prisfastsættelsen. For Fanø Kommune betyder det, at vi i 2017 vil modtage kr. 24 mio. og frem mod 2020 vil dette beløb stige til kr. 27 mio.

Tilskuddet til nedsættelse af færgetaksterne har allerede nu haft en meget stor betydning for antallet af turister til Fanø, således steg antallet af biler som blev fragtet mellem Esbjerg og Fanø i den periode hvor priserne var nedsat med 22 %. Det har haft og vil få kolossal stor betydning for udviklingen på Fanø både for bosætningen og for turismen.

Årsagen til, at Fanøfærgen hidtil ikke har været konkurrenceudsat skyldes, at hverken Færgen eller Fanø Kommune tidligere har modtaget tilskud til driften af færgen.

Den manglende konkurrenceudsættelse betyder, at Fanø Kommune ikke har indflydelse på hverken prisfastsættelse, antal afgang eller andet omkring færgen. Fanø Kommune afholder to gange årligt samarbejds møder med Færgen, her fremsættes ønsker fra Fanø Kommune, men det er alene Færgen der beslutter.

Adresse
Skolevej 5-7
Nordby
6720 Fanø

Telefon
76 660 660
Telefax
76 660 600

Email
raadhuset@fanoe.dk
Hjemmeside
www.fanoe.dk

Åbningstider
Mandag-fredag 10-12
Torsdag tillige 15-17

Telefontider
Mandag-onsdag 9-15
Torsdag 9-17
Fredag 9-12

Såfremt færgedriften bliver konkurrenceudsat vil Fanø Kommune kunne opstille kravspecifikationer omhandlende fx antal afgang og færgerørrelser.

Fanø kommune har i dag en aftale med Færgen. Denne aftale kan opsiges af begge parter med et varsel på 2 år.

Fanø Kommune håber, at ministeren vil afholde et møde med Fanø Kommune hvor problemstillingerne omkring et udbud af færgeruten kan drøftes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erik Nørreby', written in a cursive style.

Erik Nørreby



Fanø Kommune

Borgmesteren

Økonomi- og indenrigsminister

Simon Emil Ammnitzbøll

min@oim.dk

Dato: 10-01-2017
Sagsnr.: 563-2017-76
Doknr.: 563-2017-1366
Cpr./Cvr.:
Sagsbeh.: Joan Pofler
Direkte tlf.: 76 660 653
Email: gp@fanoe.dk

Udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø

Fanø Kommune ønsker et møde med Økonomi- og Indenrigsministeren for at drøfte en række problemstillinger omkring et udbud af færgedriften mellem Esbjerg og Fanø.

Der ønskes blandt andet en drøftelse af hvordan staten som hovedaktionær i selskabet Færgen vil forholde sig til et udbud af ruten, herunder om selskabet Færgen vil fortsætte driften efter en udbudsproces. Der ønskes ligeledes en drøftelse af Fanø Kommunes mulighed for at lave et kommunalt rederi og hvordan staten i givet fald som hovedaktionær i rederiet "Færgen" vil forholde sig til dette.

Staten har siden medio 2015 ydet tilskud til nedsættelse af færgetaksterne til og fra de danske øer. Først for godstransport og siden 2016 også for biler og passagerer i ydersæsonen. I Finansloven for 2017 er det vedtaget, at den periode på året hvor der ydes tilskud til bil og passagerer gradvis udvides.

Tilskuddet til nedsættelsen af færgetakster udbetales i henhold til bek.nr. 1057 af 21/05/2015 og bek.nr. 670 af 21/05/2015 til kommunerne som efterfølgende udbetaler dem til rederierne på baggrund af overfartstallene og prisfastsættelsen. For Fanø Kommune betyder det, at vi i 2017 vil modtage kr. 24 mio. og frem mod 2020 vil dette beløb stige til kr. 27 mio.

Tilskuddet til nedsættelse af færgetaksterne har allerede nu haft en meget stor betydning for antallet af turister til Fanø, således steg antallet af biler som blev fragtet mellem Esbjerg og Fanø i den periode hvor priserne var nedsat med 22 %. Det har haft og vil få kolossal stor betydning for udviklingen på Fanø både for bosætningen og for turismen.

Årsagen til, at Fanøfærgen hidtil ikke har været konkurrenceudsat skyldes, at hverken Færgen eller Fanø Kommune tidligere har modtaget tilskud til driften af færgen.

Den manglende konkurrenceudsættelse betyder, at Fanø Kommune ikke har indflydelse på hverken prisfastsættelse, antal afgang eller andet omkring færgen. Fanø Kommune afholder to gange årligt samarbejds møder med Færgen, her fremsættes ønsker fra Fanø Kommune, men det er alene Færgen der beslutter.

Adresse
Skolevej 5-7
Nordby
6720 Fanø

Telefon
76 660 660
Telefax
76 660 600

Email
raadhuset@fanoe.dk
Hjemmeside
www.fanoe.dk

Åbningstider
Mandag-fredag 10-12
Torsdag tillige 15-17

Telefontider
Mandag-onsdag 9-15
Torsdag 9-17
Fredag 9-12

Såfremt færgedriften bliver konkurrenceudsat vil Fanø Kommune kunne opstille kravspecifikationer omhandlende fx antal afgang og færgestørrelser.

Fanø kommune har i dag en aftale med Færgen. Denne aftale kan opsiges af begge parter med et varsel på 2 år.

Fanø Kommune håber, at ministeren vil afholde et møde med Fanø Kommune hvor problemstillingerne omkring et udbud af færgeruten kan drøftes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erik Nørreby', written in a cursive style.

Erik Nørreby

1. Konkurrenceudsættelse af Færgedriften

Sagsnr.: 563-2017-76

Dok.nr.: 563-2017-239

Sagsbeh.: VK

Åbent

Sagsfremstilling

Staten har siden medio 2015 ydet tilskud til nedsættelse af færgetaksterne til og fra øerne. Først for godstransport og siden 2016 også for biler og passagerer i ydersæsonen. I Finansloven for 2017 er det vedtaget, at den periode på året hvor der ydes tilskud til bil og passagerer gradvis udvides.

Tilskuddet til nedsættelsen af færgetakster udbetales til Fanø Kommune som efterfølgende udbetaler dem til Færgen på baggrund af overfartstallene og prisfastsættelsen.

Tilskuddet er sammensat således, kr. 4,8 mio. er til nedsættelse af færgetaksterne for godstransporten. Kr. 15,9 mio. er til nedsættelse af færgetaksterne for bil og passagerer. Dette beløb stiger i 2017 til kr. 19,0 mio. og frem mod 2020 til kr. 22,2 mio.

I alt vil Fanø Kommune i 2020 modtage kr. 27 mio. fra staten til nedsættelse af færgetaksterne. Alle pengene skal anvendes til nedsættelse af færgetaksterne.

Fanøfærgen konkurrenceudsættes som den eneste færge i Danmark ikke. Det skyldes at hverken Færgen eller Fanø Kommune har modtaget tilskud til driften af færgen.

Dette betyder, at Fanø Kommune ikke har indflydelse på hverken prisfastsættelse, antal afgang eller andet omkring færgen. Fanø Kommune afholder to gange årligt samarbejds møder med Færgen, her fremsættes ønsker fra Fanø Kommune, men det er alene Færgen der beslutter.

Såfremt færgedriften blev konkurrenceudsat ville Fanø Kommune kunne opstille kravspecifikationer omhandlende fx antal afgang og færgestørrelser.

Efter statens udbetaling af tilskud til nedsættelse af færgetaksterne modtager Færgen derfor, lige som alle andre færger til øerne, tilskud fra kommunerne, idet tilskuddet udbetales til kommunerne som efterfølgende udbetaler dem til Færgen.

Staten har ikke forholdt sig til, om tilskuddet kan afføde, at overfarten mellem Esbjerg og Fanø på den baggrund kan konkurrenceudsættes.

Det foreslås på den baggrund at der rettes henvendelse til transportministeriet om muligheden for konkurrenceudsættelse af færdriften mellem Esbjerg og Fanø.

Lovhjemmel

Bek. Nr. 1057 af 29/06/ 2016

Bek. Nr. 670 af 21/05/ 2015

Styrelsesloven

Økonomiske konsekvenser

Undersøgellesfasen er uden økonomiske konsekvenser

Sundhedsmæssige konsekvenser

Ikke relevant

Miljømæssige konsekvenser

Ikke relevant

Beslutningsproces

09.01.2016

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Økonomi og planudvalget afgør om muligheden for konkurrenceudsættelse af færgedriften skal undersøges
