

on. Det er det, vi kan risikere, hvis ikke det kan lykkes at få fjernet dette krav om tvangsudbud af færger til de små og mellemstore øer.

Jeg havde indtryk af, da vi havde mødet i Folketingets Trafikudvalg, at ministeren i virkeligheden forstår sig for den situation, øerne står i. Derfor håber jeg meget stærkt på, at ministeren, når han skal besvare forespørgslen, vil give Folketinget et tilsagn om, at Danmark vil stå fast på, at der ikke skal være tvangsmæssigt udbud af disse færger, og at denne politik skal gælde for alle færgerne, også f.eks. færgen til Læsø.

Derfor håber jeg, at vi i dag vil kunne opnå en samlet enighed i Folketinget, blandt alle partier, om, at vi her står over for noget, som altså naturligvis er hjerteblod for befolkningen på disse øer, hvor færgeforbindelsen jo er livsnerven mellem øen og resten af landet, og at vi kan være enige om, at netop støtten til de mennesker, der bor i de yderste egne i Danmark, jo må være lakmusprøven på, om det danske samfund er et samfund, der består af et fællesskab, eller om det er et samfund, hvor de, der står i en vanskelig situation, lades i stikken. Der får ministeren nu lejlighed til at bevise sit fællesskabsindlag i sin besvarelse her i dag.

Besvarelse

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er blevet bedt om en redegørelse om udformningen af EU-regler vedrørende udlicitering eller udbud af små og mellemstore færgeruter. Det er jeg glad for at få lejlighed til at give Folketinget en grundig redegørelse om.

For at redegørelsen skal give mening, vil jeg samtidig redegøre for det hidtidige forløb af den traktatkrænkelsessag mod Danmark, som blev indledt af Kommissionen helt tilbage i 1998.

Kommissionens påstand var, at den danske færgelovgivning var i strid med EU-retten, fordi den ikke stillede krav om udbud af færgeruter, der modtog officielle tilskud. Kommissionen støttede denne påstand på Rådets formodning om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne.

Det fremgår af forordningen, at når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EU-landene. Det var Kommissionens opfattelse, at dette krav kun kunne opfyldes ved, at alle færgeruter,

der modtog offentligt tilskud, blev sendt i offentlig udbud uanset færgeruterens størrelse.

Udbudskravet fulgte også af EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren, hvoraf det også fremgik, at kontraktperioden normalt ikke måtte overstige 5 år.

Efter modtagelse af Kommissionens åbningskrivelse og efter drøftelser med Kommissionen fremsatte den daværende trafikminister i 1999 et forslag til lov om færgefart. Lovforslaget blev vedtaget med alle partiernes stemmer bortset fra Enhedslistens. Loven, som fortsat er gældende, indebærer, at alle offentligt støttede færgeruter skal udbydes hver femte år uanset deres størrelse. I overensstemmelse med loven blev 23 små færgeruter udbudt i år 2000. Det viste sig, at markedet, dvs. de større rederier, var helt uinteresserede i disse færgeruter. De var ganske enkelt for små. Det betød, at de kommuner og amter, der udbød færgeruterne, ganske vist havde betydelige udgifter til at gennemføre udbuddene, men ikke opnåede lavere betaling til ruterne. I visse tilfælde medførte udbuddene oven i købet, at de udbydende offentlige myndigheder måtte øge kontraktbetalingen til de redere, der havde ruterne i forvejen.

Kl. 10.10

I efteråret 2000 modtog den daværende regering endnu en åbningskrivelse fra Kommissionen, der fortsat ikke mente, at den danske lovgivning var i overensstemmelse med EU-retten. Kommissionen mente, at det var i strid med EU-retten, at den danske lovgivning undtog færgeruter, der blev drevet af offentlige myndigheder uden støtte udefra, fra udbudskravet. Kommissionen mente endvidere, at det var i strid med EU-retten, at der kunne stilles krav om, at en ny reder overtog det materiel og det mandskab, der hidtil havde været på ruten.

Efter drøftelser med Kommissionen sendte trafikministeren først på efteråret 2001, altså i den gamle regerings tid, et nyt udkast til færgelov til Kommissionen til godkendelse. Dette nye udkast, der siden blev godkendt af Kommissionen stort set uændret, indebar, at også færgeruter, der blev drevet af offentlige myndigheder selv, skulle i udbud, ligesom der ikke længere kunne stilles krav om, at en ny reder overtog det materiel og mandskab, der hidtil havde været på ruten.

Jeg sendte i januar 2003 det nye lovforslag i høring, og reaktionerne fra amter og kommuner var yderst negative. Jeg var enig i deres kritik, og regeringen besluttede derfor ikke at fremsæt-