

te lovforslaget. Jeg har efterfølgende haft indgående forhandlinger med Kommissionen, og det foreløbige resultat kom i slutningen af oktober måned sidste år, hvor Kommissionen udsendte en pressemeddelelse om, at Kommissionen havde vedtaget nye og enklere regler på færgeområdet. Og glad var jeg naturligvis.

Det følger af pressemeddelelsen, at reglerne består af et sæt reviderede statsstøtteretningslinjer for søtransportsektoren og af en fortolkningsmeddelelse til Rådets forordning om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne. Reglerne indebar angiveligt, at færgeruter med færre end 100.000 passagerer om året ikke skal i egentligt udbud, men blot gennem en interesse-tilkendegivelsesrunde hvert 12. år; en kæmpe sejr.

Jeg vil naturligvis nøje gennemgå de nye regler, når de engang foreligger i en officiel version, hvilket fortsat ikke er tilfældet her 2½ måned efter Kommissionens pressemeddelelse. De oplysninger, som Trafikministeriet er i besiddelse af, tyder på, at ca. halvdelen af alle danske færgeruter vil falde ind under de nye, mere lempelige regler og dermed være undtaget fra udbudskravet.

Selv om jeg mener, at der er tale om et stort skridt i den rigtige retning, mener jeg dog fortsat ikke, at de nye regler er tilfredsstillende. Jeg vil derfor arbejde videre for, at også færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro om året i tilskud, bliver undtaget fra udbudskravet, ligesom jeg vil arbejde for, at der i forbindelse med udbud af færgeruter skal kunne stilles krav om, at den nye reder overtager det materiel og det mandskab, der hidtil har besejlet ruten.

Jeg kan oplyse, at jeg i begyndelsen af december måned sidste år både skriftligt og mundtligt har haft drøftelser med EU-kommissær de Palacio fra transport- og energiområdet, hvor jeg argumenterede for, at alle færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro om året, bør undtages fra EU-rettens udbudskrav. Jeg arbejder altså fortsat for yderligere undtagelser fra udbudskravet i modsætning til den tidligere regering.

Jeg arbejder også for det andet væsentlige område, som jeg omtalte for kort tid siden. Som tidligere nævnt har Kommissionen nemlig stillet krav om, at færgeruter, der bliver drevet af offentlige myndigheder selv uden støtte udefra,

skal i udbud, og om, at dansk ret ændres, således at det ikke længere vil være muligt at kræve, at en ny reder overtager det mandskab og det materiel, der hidtil har været anvendt på den udbudte rute. Det vil jeg som nævnt også tage op over for Kommissionen.

Kl. 10.15

Det er vigtigt, at Folketinget er bevidst om de mulige konsekvenser, hvis færgeloven ikke ændres som krævet af Kommissionen. Det vil jeg gøre opmærksom på nu.

Det er snart 6 år siden, at Kommissionen indledte traktatkrænkelssagen mod Danmark på færgeområdet.

Danmark har efter forhandlinger med Kommissionen fået ganske betydelige indrømmelser i form af undtagelser fra EU-rettens udbudskrav, undtagelser, der indtil videre omfatter, som jeg sagde, ca. halvdelen af de danske færgeruter, og jeg har tilkendegivet, at jeg fortsat vil arbejde for yderligere lempelser.

Man må dog gøre sig klart, at jeg ikke som sådan kan sikre, at udbudsreglerne bliver indrettet præcis efter mit hoved, hvor gerne jeg end ville. Her er tale om en EU-regulering med fælles regler, som alle lande skal leve op til.

Men hvis Danmark, når Kommissionens nye retningslinjer for statsstøtte til søtransport foreligger, fortsat tøver med at foretage de ændringer om lov af færgefart, som Kommissionen har krævet, er det min vurdering – og det skal siges ærligt til Folketinget – at der er en betydelig risiko for, at Kommissionen vil indbringe sagen for EF-Domstolen.

Følgerne kan blive uoverskuelige, hvis Danmark bliver dømt, idet staten i værste fald kan blive tvunget til at kræve den støtte, der er betalt til færgeruterne i strid med EU-retten, tilbage. Det kan få uoverskuelige økonomiske konsekvenser for de berørte kommuner og for de små færgeselskaber.

Jeg skal i den forbindelse understrege, at det følger af EU's statsstøttere, at rederierne næppe vil kunne kræve erstatning af staten for sådan et tilbagebetalingskrav. De mindre færgeruter vil næppe kunne overleve tilbagebetalingskravet.

Jeg vil naturligvis gøre alt, hvad der står i min magt for at undgå, at vi kommer i denne situation, men det er mig magtpåliggende, at Folketinget er informeret fuldt ud om, at det ikke er risikofrit at kaste sig ud i en traktatkrænkelssag.