

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 36:**

**Forespørgsel til trafikministeren [om Ørestadsselskabet].**

Af Margrete Auken (SF), Martin Lidegaard (RV) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 19/12 2003).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (*Ophold*). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 22 [afstemning]:**

**Forespørgsel til socialministeren [om »Charter for samspil mellem det frivillige Danmark/-Foreningsdanmark og det offentlige« på socialministerens område].**

Af Sandy Brinck (S) og Margrethe Vestager (RV). (Forespørgslen anmeldt 7/11 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 13/11 2003. Første del af forespørgslen (forhandlingen) foretaget 14/1 2004. Forslag til vedtagelse nr. V 44 af Margrethe Vestager (RV), Eva Kjer Hansen (V), Sandy Brinck (S), Pia Kristensen (DF), Charlotte Dyremose (KF), Villy Søvnald (SF) og Tove Videbæk (KD)).

**Formanden:**

Forhandlingen er sluttet, og vi går derfor straks til afstemning om det fremsatte forslag til vedtagelse.

**Afstemning**

Forslag til vedtagelse nr. V 44 af Margrethe Vestager (RV), Eva Kjer Hansen (V), Sandy Brinck (S), Pia Kristensen (DF), Charlotte Dyremose (KF), Villy Søvnald (SF) og Tove Videbæk (KD) (*se side 4073*) vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Forespørgsel nr. F 31:**

**Forespørgsel til trafikministeren:**

»Hvad kan ministeren oplyse om udformningen af EU-regler vedrørende udlicitering eller udbud af små og mellemstore færgeruter?«

Af Keld Albrechtsen (EL), Line Barfod (EL), Pernille Rosenkrantz-Theil (EL) og Søren Søndergaard (EL).

(Forespørgslen anmeldt 28/11 2003. Fremme af forespørgslen vedtaget 4/12 2003).

**Begrundelse**

**Keld Albrechtsen (EL):**

Når vi har ønsket denne her debat, er det jo, fordi der er opstået en situation, som rejser tvivl om fremtiden for de små og mellemstore færger til de danske øer og i visse fjorde. Situationen er jo den, at ministeren har forsøgt at føre nogle forhandlinger med Europa-Kommissionen, forhandlinger, der skulle have det formål at sikre de danske færgers fremtid, sikre de små og mellemstore øers fremtid, når det gælder den helt livsvigtige trafikforbindelse, som færgeren til en ø jo er.

Der er vi jo desværre i den situation, at det resultat, som ministeren i første omgang har opnået i de forhandlinger, ikke var tilfredsstillende. Sådan som Kommissionens udspil foreligger på nuværende tidspunkt, vil en lang række færgeforbindelser blive tvunget i udbud. Der er tale om en grænse på nuværende tidspunkt på 100.000 passagerer. Hvis man ligger derover, kan man så tvinges i udbud, og der er også tale om, at man periodevis for de mindre færgers vedkommende skal lave en ordning med interessestilbud.

Kl. 10.05

Det vil, hvis det bliver gennemført, betyde, at en lang række færger, f.eks. den vitalt nødvendige færgeforbindelse mellem Læsø og Frederikshavn, vil kunne blive tvunget i udbud, hvilket i sig selv vil være forskrækkelig dyrt, selve udbudsrunder vil koste en masse unødvendige penge, men dernæst vil det kunne medføre serviceforringelser, færre afgang osv. Endelig vil det kunne medføre, hvis et andet selskab kommer ind og vinder udbuddet, at dette selskab går ned, og øen så står fuldstændig uden færge, og at den færge, som var egnet til at betjene netop den pågældende ø, så er sejlet et andet sted hen, så øen i realiteten står i en ulykkelig situation.

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 havde forståelse 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-

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.

## Forhandling

### Formanden:

Så er det ordføreren for forespørgerne, hr. Keld Albrechtsen, og så vil jeg bede ordføreren om at blive på talerstolen, når ordføreren er færdig med sit indlæg, indtil vi får konstateret, om der er nogen, der har korte bemærkninger.

### Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må se, om jeg kan lære den nye fremgangsmåde.

Jeg vil gerne takke ministeren for en grundig besvarelse. Men jeg bliver samtidig nødt til at sige til ministeren, at den slags kæmpesejre, som ministeren mener at han vandt her sidst på året sidste år, er en af den slags sejre, som vi ikke kan tale ret mange af, og jeg håber ikke, at vi får flere af den slags sejre, for hvad indebærer den kæmpesejr?

Den indebærer, at Kommissionen fastslog, at færger med mere end 100.000 passagerer om året skal sendes i udbud. Den indebærer i realiteten, at hvis det forslag, som det forelå i Kommissionens pressemeddelelse, gennemføres uændret, skal en lang, lang række af de danske færgeruter sendes i tvangsudbud. Det er f.eks. færger til Ærø og en lang række mindre færgeruter, også færgeruter, hvor det er fuldstændig indlysende, at det kan få et helt katastrofalt udfald, hvis de tvinges i udbud.

Ministeren var selv inde på, hvordan det er gået med den udbudsrunde, der blev forsøgt. Ministeren pegede helt korrekt på, at selve udbuddet koster penge. Derefter kommer så spørgsmålet om fastlæggelsen af vilkårene i et udbudsmateriale. Også det – og det erkendte ministeren, og det er prisværdigt – kan komme til at koste ekstra penge i tilskud. Det var jo det, der skete. Jeg kunne også frygte, at det vil medføre, at man i udbudsmaterialet kan blive nødt til f.eks. at operere med færre afgang eller på anden måde forringe vilkårene for transporten.

Kl. 10.20

Derfor står vi altså efter min opfattelse i en meget vanskelig og kritisk situation, fordi vi simpelt hen risikerer at kappe livlinen over til en række danske øer. Det må ikke ske.

Så står vi med et udspil fra ministeren, som jeg gerne vil kommentere og stille spørgsmål til. Ministeren er jo enig med os andre i det synspunkt, at det, Kommissionen er kommet med, ikke er godt nok. Der må ske forbedringer af hensyn til øerne. Det, der så undrer mig, er, at

ministeren tilsyneladende har opgivet kampen for en række af færgerne. I hvert fald de færger, som har et offentligt tilskud på mere end 1 mio. euro, har ministeren åbenbart ikke tænkt sig at kæmpe for. Det er f.eks. Læsøfærgeren, som jeg nævnte før.

Derfor vil jeg godt spørge ministeren, hvis vi tager Læsøfærgeren som eksempel, om ministeren virkelig i ramme alvor mener, at det er forsvarligt tvangsmæssigt at udlicitere Læsøfærgeren. Det kan jeg da ikke tro at ministeren vil sige, for der er jo nøjagtig de samme problemer, som ministeren så præcist beskrev, man havde oplevet i tidligere udbudsrunder.

Jeg tror da også, at de vil blive rystet og chokeret på Læsø, hvis de hører her fra Folketinget, at ministeren i realiteten har opgivet at sikre de færger, der har et offentligt tilskud på mere end 1 mio. euro.

Så sagde ministeren, at der var risiko for en EU-retssag. Jeg tror nu, at Kommissionen i øjeblikket med deres euroretssag har opbrugt sin kvote for retssager. Det vil jeg godt sige, men lad nu den diskussion ligge. Vi skal ikke bøje os, vi skal ikke sælge ud, og vi skal ikke på forhånd opgive at få alle færgerne sikret, også dem med tilskud på over 1 mio. euro.

Derfor vil jeg gerne på vegne af Socialdemokraterne, SF og Enhedslisten fremsætte følgende:

### Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder,

- at sikringen af færgefarten til de små og mellemstore danske øer og forbindelsessejlad på fjorde/sunde er en del af den offentlige forpligtelse over for de tyndtbefolkede områder, og
  - at erfaringer viser, at der ikke eksisterer en konkurrencesituation på de omtalte ruter.
- Derfor opfordrer Folketinget regeringen til
- at sikre, at al færgetrafik til de små og mellemstore danske øer friholdes fra krav om udlicitering og udbud og invitationer til afgivelse af interessebud.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 45).

### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne spørge hr. Albrechtsen, hvordan hr. Albrechtsen kan udlede af ministerens holdning, at ministeren ikke vil arbejde for at undtage færger med mere end 1 mio. euro i tilskud.

Jeg mener, at ministeren både her og i udvalget klart har præciseret, hvad ministeren vil arbejde for, og jeg synes egentlig, det er en noget forkert drejning, hr. Albrechtsen giver, at ministeren ikke vil arbejde herfor.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil faktisk gerne sige hr. Heiselberg tak for det spørgsmål, han stiller. Hvis det nemlig viser sig, at hr. Heiselberg har ret i, at jeg har misforstået ministeren, vil jeg blive meget glad. Derfor synes jeg da, at vi skal sende spørgsmålet videre til ministeren.

Hvis det er sådan, at jeg har misforstået ministeren, og ministeren i virkeligheden også gerne vil sikre de færger, der har et tilskud på mere end 1 mio. euro, f.eks. Læsøfærgeren, er vi jo meget tæt på at være enige om den danske forhandlingsposition, herunder også forslagsstillerne til det forslag til vedtagelse, som jeg lige har læst op på vegne af Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten.

Kl. 10.25

Derfor vil jeg da opfordre ministeren til at gå ind og præcisere det, hvis det er sådan, at jeg har misforstået ministeren. Derfor er jeg taknemmelig for, at hr. Heiselberg rejser netop dette spørgsmål, som jo er det helt afgørende spørgsmål i denne debat.

**Formanden:**

Vil hr. Heiselberg have et spørgsmål mere? Værsgo.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne spørge hr. Albrechtsen, om ministeren nogen sinde har givet udtryk for, at ministeren ikke ville arbejde herfor.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil igen sige, at det kan jo være, at jeg har tolket ministeren forkert, men jeg har opfattet det sådan, at ministeren vil kæmpe for en bagatelgrænse på 1 mio. euro. Det er ministeren vist også kommet til at skrive til Kommissionen, tror

jeg ligefrem. Ministeren antydede i hvert fald noget om et brev, han havde sendt til Kommissionen. Det kan ministeren naturligvis bedre forklare, end jeg kan. Men deri er der så åbenbart fejlagtigt blevet nævnt et beløb på 1 mio. euro.

Hvis hr. Heiselberg nu kan stå inde for, at partiet Venstre, som hr. Heiselberg jo er ordfører for, har den opfattelse, at vi selvfølgelig ikke skal stoppe ved 1 mio. euro, men skal op på en beløbsgrænse, som sikrer alle danske små og mellemstore øers færger – konkret skal vi omkring 2 mio. euro og ikke 1 mio. euro – og hvis det, hr. Heiselberg nu siger, er, at det ikke var den melding, der lå i den danske politik, og at det heller ikke er det, ministeren siger, skal jeg ikke stå her og prøve at fastlåse ministerens position. Tværtimod er det min opgave at sige, at jeg har misforstået ministeren, og det håber jeg at jeg har.

Derfor vil jeg endnu en gang bare opfordre ministeren til at besvare hr. Heiselbergs spørgsmål, for det er i virkeligheden ikke mig, der kan besvare det. Det er ministeren, der kan besvare det. Jeg håber inderligt, at ministeren vil bekræfte hr. Heiselbergs opfattelse af, hvad ministeren har sagt, for så får den her debat jo et lykkeligt udfald.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Hr. Keld Albrechtsen plejer nu at have fingerspidsgefühl nok til at kunne mærke forskel. Kan hr. Keld Albrechtsen ikke mærke forskel på den tidligere ministers forhandling om småøerne og den nuværende ministers?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Her bliver jeg nødt til at være meget forsigtig, for det er jo i virkeligheden et spørgsmål, der skal rettes til den tidligere trafikminister – jeg tror ikke lige, at han er til stede – for jeg var ikke trafikordfører på det tidspunkt. Det ved hr. Ikast også godt. Derfor vil jeg nødig eksamineres i, hvad den tidligere minister måtte have udtalt eller ført af forhandlinger. Det kan den nuværende minister selvfølgelig også redegøre for. Han har jo arkiverne. Jeg tror også, at han antydede noget i sin tale, men det er sådan set ikke min opgave her at gå ind i fortiden.

Det, der er mit sigte med den her debat, er, at vi kan være fælles om at redde alle de danske småøers og mellemstore øers færger fra at komme i tvangsubud. Derfor håber jeg da, at hr.

Ikast er enig med hr. Heiselberg i den fortolkning af ministeren, som hr. Heiselberg kom med. Jeg vil egentlig også gerne tilbyde hr. Ikast en mulighed for at svare. Han har jo mulighed for at stille endnu et spørgsmål, hvor han har mulighed for at tilslutte sig hr. Heiselbergs opfattelse af situationen.

**Formanden:**

Vil hr. Kaj Ikast have et spørgsmål mere? Værsgo.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det er jo ikke første gang, jeg har været enig med hr. Heiselberg. Det vil jeg gerne gøre hr. Keld Albrechtsen opmærksom på.

Jeg vil også gerne gøre hr. Keld Albrechtsen opmærksom på, at den tidligere minister, som nu er til stede i salen, havde fuld opbakning til at forhandle i EU. Vi stillede ingen krav, og at han havde opbakning var der overhovedet ingen tvivl om.

Der er heller ikke tvivl om, at den nuværende minister forsøger det sammen med andre lande, som har samme problem. Og det er første gang, at vi begynder at få resultater af den meget stærke kampagne, som ministeren bl.a. har kørt over for EU-kommissæren. Det er så muligt, at der er andre EU-kommissærer, som ikke på nuværende tidspunkt har samme indstilling som transportkommissæren, men så må vi også overtale dem, og det håber jeg at hr. Keld Albrechtsen vil være med til.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil gerne sige hr. Ikast tak, fordi han nu bakker op om hr. Heiselbergs meget klare melding, nemlig den melding, at ministerens holdning her, som han også har givet udtryk for her i Folketinget, betyder, at vi skal sikre, at alle de små og mellemstore færger ikke kommer i udbud, og at der ikke er en beløbsgrænse på kun 1 mio. euro, men at vi skal op på en grænse, der sikrer, at alle færger, der her er tale om, altså også f.eks. Læsøfærgen, ikke tvangsmæssigt skal sendes i udbud. Det var jo i virkeligheden det, hr. Ikast nu også tilkendegav.

Kl. 10.30

Jeg må bare gentage, at det altså ikke er min opgave at blande mig i, hvad trafikordførere og ministre sagde under tidligere tiders debatter, hvor jeg ikke var trafikordfører, og hvor jeg der-

for ikke har en klar erindring om, hvad der foregik. Så jeg vil ligesom hr. Ikast vælge nu at se fremad og også sige tak til hr. Ikast, hvis de udtalelser, der nu kommer, er i orden. Det tyder det jo lidt på. Det håber jeg da, for hvis ministeren bekræfter det, kan vi jo nå en bred enighed i Folketinget i den her debat.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg vil godt bede hr. Albrechtsen bekræfte, at den nuværende regering for vel et halvt års tid siden kom med et lovforslag, som havde til hensigt, at alle færger skulle i udbud, og at der ikke var nogen begrænsninger, og at der ikke var nogen dispensationsmuligheder. Man var helt overbevist om, at der var penge at spare ved at udlicitere, herunder bl.a. også Læsøfærgen. Det var en kreds af partier, som under et samråd i Erhvervsudvalget bad ministeren om at kigge på den her sag igen.

Ret kort tid efter meddelte ministeren, at han ville trække lovforslaget tilbage, bl.a. begrundet i, at når man taler om de her små og mellemstore øer, var der også et forhold omkring offentlighedens adgang til øerne og ikke bare et spørgsmål om konkurrence, og ministeren var heller ikke i stand til at redegøre for, at der rent faktisk kunne spares penge ved at udlicitere bl.a. Læsøoverfarten.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil også gerne sige tak for dette spørgsmål, og jeg kan bekræfte – det gjorde ministeren jo i virkeligheden også i sit indlæg – at ministeren havde udarbejdet et udkast til et lovforslag, og at det blev sendt i høring. Ministeren sagde det også helt præcist. Jeg tror, ministeren brugte det udtryk, at det blev negativt modtaget. Det var i hvert fald noget i den retning. Det blev negativt modtaget rundtomkring, hvilket fremgik af de høringssvar, der kom ind.

Som hr. Laustsen redegjorde for, var der henvendelser også fra partierne, og på den baggrund trak ministeren det lovforslag tilbage. Den del af det, nemlig at han trak det tilbage, synes jeg ministeren skal have ros for. Det var en klog beslutning.

Derfor står man nu i den situation, at hvis de tilkendegivelser, som hr. Heiselberg og hr. Ikast er kommet med, kan blive bekræftet af ministeren, kan den her debat få et godt resultat, som

kan være med til også at sikre Læsøfærgeren, som hr. Laustsen var inde på.

**Formanden:**

Så er det ministeren, og ministeren må godt tale fra pladsen, hvis ministeren ønsker det.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Tak hr. formand, det vil jeg meget gerne.

Jeg vil starte med at sige, at det er rigtigt, at hr. Keld Albrechtsen ikke var trafikordfører i den tidligere regerings tid, men jeg tror da, at hr. Keld Albrechtsen kan bekræfte her fra talerstolen, at han i allerhøjeste grad – det har hele befolkningen jo lidt under – var parlamentarisk grundlag for den tidligere regering. Det tror jeg hr. Keld Albrechtsen kan bekræfte. Jeg vil så sige, at denne regering ikke har fremsat det forslag, som det bliver nævnt. Det siger hr. Keld Albrechtsen også er rigtigt, det vil jeg gerne understrege.

Vi undlod at fremsætte det, efter at vi havde haft det i høring, som jeg sagde i min tale, og efter at vi havde været i Folketingets Erhvervsudvalg, hvor vi fik gode argumenter. Vi fremsatte det ikke. Et lovforslag er først fremsat, når det har været igennem regeringen. Vi havde overvejelser om at fremsætte det, fordi vi selvfølgelig troede, at den tidligere regering ville stemme for det, den selv havde fremsat 3 måneder før. Det ville de ikke, og det er jo den slags skifte, som man oplever stadig oftere.

Så skal jeg sige til hr. Keld Albrechtsen, for at han nu ikke skal manipulere med hele Folketinget: Jeg skal gentage hvad jeg sagde i min tale. Jeg kan oplyse, at jeg i begyndelsen af december måned sidste år har haft drøftelser med EU-kommissær for transport og energi de Palacio, hvor jeg har argumenteret for, at alle færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro om året, bør undtages fra EU-rettens udbudskrav.

Det er meget vigtigt, at hr. Keld Albrechtsen hører efter, hvad jeg siger. Det var et forsøg på manipulation. Men jeg tror, at alle i salen hørte, hvad jeg sagde.

**Formanden:**

Så er det hr. Keld Albrechtsen for en kommentar til ministeren, inden jeg giver ordet til hr. Jacob Buksti, som har et spørgsmål til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Desværre var situationen den, at jeg godt hørte, hvad ministeren sagde. Jeg nævnedede faktisk også i min besvarelse, at ministeren havde skrevet dette brev om 1-million-euro-grænsen.

Problemets var jo, at hr. Heiselberg og hr. Ikast havde forstået ministeren anderledes. De havde forstået ministeren sådan, at ministeren også ville sikre de færger, der gik ud over grænsen på 1 mio. euro. Det er altså det, som Venstre og De Konservative her har tilkendegivet, nemlig at de godt vil være med til at sikre også de færger, der ligger over 1 mio. euro. Det blev krystalklart tilkendegivet af hr. Ikast og hr. Heiselberg.

Men jeg hørte godt, hvad ministeren sagde, så jeg synes ikke, at jeg har manipuleret. Jeg har bare prøvet at få afklaret det spørgsmål, der i virkeligheden blev rejst af hr. Heiselberg og hr. Ikast, og derfor håber jeg bare, at ministeren nu vil lytte til hr. Heiselberg og til hr. Ikast. Det vil da være klogt, for de repræsenterer jo sammen med os andre et flertal i Folketinget. Derfor håber jeg da bare, at ministeren nu vil lytte og så følge den opfordring, kan man sige, der jo i virkeligheden lå i det, som hr. Ikast og hr. Heiselberg sagde.

Det var ganske kloge betragtninger, som begge de to ordførere kom med, og det kan vel ikke være et problem for ministeren at lytte til, hvad regeringspartierne ordførere fremfører her i salen.

**Formanden:**

Så er det hr. Jacob Buksti for en kort bemærkning til ministeren.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg er stærkt forundret over de udtalelser, ministeren og også den konservative ordfører er kommet med her vedrørende den tidligere regerings og den tidligere ministers ageren i den her sag.

Det må i bedste fald hvile på fejlinformation, og derfor vil jeg gerne bede ministeren bekræfte, at den tidligere minister havde møde med den samme kommissær, som ministeren nu har møder med, den 1. juli år 2000 før åbningen af Øresundsbroen, og at der derefter på baggrund af det møde blev udsendt en pressemeddelelse, som kunne læses omtalt i aviserne dagen efter, hvor der netop åbnedes op for forhandlinger om

at sikre de små færgeruter; at der på baggrund af det blev indledt et embedsmandsarbejde, som trak ud og ikke førte til de nødvendige resultater; som førte til, at der blev udarbejdet et udkast, der aldrig er taget politisk stilling til, og som ikke nåede at blive behandlet på grund af valgets udskrivelse.

Det er situationen, og derfor er jeg stærkt fortrønet over de udtalelser, ministeren kommer med, og jeg vil bede ministeren om at gå hjem i ministeriet og få bekræftet, at det er, som jeg siger.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Der skal ikke så meget til at fortørne hr. Jacob Buksti.

Jeg vil spørge hr. Jacob Buksti: Er det rigtigt, at den tidligere regering fremsatte et forslag – det var tilbage i 1998 eller 1999 – hvor man fik alle de små færger i udbud? Er det rigtigt, eller er det ikke rigtigt?

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jamen det er jo fuldstændig utroligt. Det er jo ikke det, vi snakker om.

Jeg taler om, at jeg havde et møde med kommissæren den 1. juli år 2000. Så vidt jeg ved, så er det efter 1999. Det tror jeg ministeren i det mindste allerede her i salen kan bekræfte at det er.

Derfor er det jo fuldstændig manipulation med kendsgerningerne at sige, at den tidligere regering ikke var optaget af det her. Det var noget, der var meget højt prioriteret fra undertegnedes side, og som ville være blevet fulgt op allerede i oktober 2001, hvis ikke der var blevet udskrevet valg.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Nu var hr. Jacob Buksti ikke i salen, da jeg holdt min tale. Jeg kunne i hvert fald ikke se ham, for jeg kigger altid meget, meget grundigt efter.

Jeg sagde, og jeg gentager min tale: Efter drøftelser med Kommissionen sendte trafikministeren først på efteråret 2001 et nyt udkast til færgelov til Kommissionen til godkendelse. Det nye udkast, der blev godkendt af Kommissionen stort set uden ændringer, 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 det mandskab, der hidtil har været på ruten.

Jeg vil da meget gerne vide, om jeg skulle være citeret forkert her.

**Formanden:**

Så er det hr. Niels Sindal for en kort bemærkning til ministeren. Hr. Niels Sindal skal tale fra sin egen plads.

Kl. 10.40

(Kort bemærkning).

**Niels Sindal (S):**

Jeg vil gerne spørge til den pressemeddelelse, som man modtog i ministeriet fra Kommissionen den 30. oktober. Det drejer sig om, at der her bliver nævnt de 100.000 passagerer, og man gør så rede for, hvordan Kommissionen ser på det.

De sidste tre linjer i den her pressemeddelelse omtaler følgende: Spørgsmålet om den økonomi, det offentlige stiller til rådighed for transport i disse områder og disse øer osv., vil der blive taget stilling til senere.

Jeg vil gerne spørge, hvorfor ministeriet ikke har forholdt sig til denne bemærkning. Det er de sidste tre linjer i pressemeddelelsen fra den 30. oktober. For hvis det er rigtigt, så er vi jo stadig i forhandling, og så mener jeg, at den pressemeddelelse, ministeriet kom ud med, om, at det nu var sådan, at det kun var de 100.000 passagerer, er misvisende.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Vi har selvfølgelig en begrundelse for at gøre det, og vi havde fået at vide, at 100.000-passagergrænsen var det ene forhold. Vi havde også at fået vide, at den anden mulighed lå i eurogrænsen på 1 mio., men at Kommissionen i begge tilfælde skulle have disse forhold for noget, der hedder juridiske tjenestegrene og konkurrenceretslige tjenestegrene, som man har i EU.

Derfor var det kun 100.000-grænsen, der var, skal vi sige i kassen, hvis jeg må bruge det udtryk. Resten forhandler man om, og det gør man stadig væk, og vi presser stadig væk på for at få det andet også. Jeg har jævnlige møder med kommissær de Palacio om forholdet.

(Kort bemærkning).

**Niels Sindal (S):**

Men hvordan kan man så udsende en pressemeddelelse, der siger, at nu er det afgjort, at det er de 100.000 passagerer, der er grænsen, når



man rent faktisk her i salen får at vide, at man stadig væk forhandler?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Fordi vi havde fået en tilkendegivelse af, at den sag også var hjemme. Men det er den altså ikke, før den har været igennem hele EU-systemet.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken** (SF):

Man har en fornemmelse af, at valget må være lige om hjørnet, for det er dog utroligt, hvad den her regering bruger af kræfter på at skælde ud på forgængerne, som om det var den eneste markering, man kunne lave. Det kommer man altså galt af sted med.

Ikke alene står trafikministeren her og lader som om, han ikke ved, at man på sit kontor kan høre debatter fra talerstolen, men straks skal sige ud til hele den danske offentlighed, at der er en, der udtaler sig på baggrund af noget, vedkommende ikke har hørt, selv om han er fuldstændig klar over, at grunden til, at hr. Jacob Buksti kommer spænnende, selvfølgelig er, fordi han har hørt det. Jeg vil lige af hensyn til offentligheden gøre opmærksom på, at det er sådan, det foregår i det her hus. Derfor er den slags beskyldninger selvfølgelig uanstændige.

Men derudover vil jeg da godt lige spørge trafikministeren: Hvad er grunden til, at man ikke bare anerkender det? Vi var fælles om det forløb. Vi havde en regel, vi var i udbud, og det gik galt. Man sad videre i forhandlinger. Det var det, der skete. Regeringen kunne bare sige: Vi arbejder videre med det, det gik ikke så godt, som vi havde troet, og som vi sendte pressemeddelelser ud om, og nu kører vi videre.

Nu står jeg her, som om det er en mægling: Hvad er grunden til, at regeringen har så travlt med at grave nogle grøfter på steder, hvor der faktisk er fine broer i forvejen?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Det var da et dejligt spørgsmål at få, for regeringen ønsker ikke at grave grøfter. Det er jo ikke regeringen, der har rejst denne forespørgsel. Det er hr. Keld Albrechtsen, der har rejst spørgsmålet, fordi han ikke synes, at det går godt nok. Og vi er midt i en forhandlingssituation.

Så er jeg nødt til at redegøre for hele forløbet tilbage fra 1998, som jeg præcis gjorde i min tale.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken** (SF):

Nu ved jeg godt, at ministeren ikke hæfter for, hvad hr. Kaj Ikast står og spørger om, men jeg vil lige minde om – der ved jeg jo, at ministeren var i salen, da det skete – at der benyttede hr. Kaj Ikast i den der valgkampstrategi lejligheden til at stille spørgsmålet om, hvorvidt den der gamle regering ikke var så fæl, at den havde tabt det hele på gulvet.

Det svarede ikke til det, ministeren havde sagt i sin redegørelse. Derfor undrede det mig, at ministeren så efterfølgende sagde: Det var også det der klumreri, der foregik tidligere, som betød, at det gik galt nu.

Det er, som om hovedoverskriften på det, vi laver her, handler om at sætte denne nuværende regering i relief. Den er åbenbart så svagt kørende, at den kun kan det ved at fortælle løgnehistorier om den foregående.

Jeg synes bare ikke, det giver mening, så jeg vil bare lige sige: Kan vi ikke lande der, hvor ministeren i sin redegørelse lavede, synes jeg, en fair redegørelse for det her? Og så kan han bagefter lige fortælle sine ordførere, at det – selv om de har fået at vide af statsministeren, at det skal gøres sådan – altså ikke er hensigtsmæssigt at smide alt det grus i et maskineri, der godt kan køre nogenlunde uden.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard** (EL):

Nu var det ikke korrekt, hvad trafikministeren sagde, at Enhedslisten var parlamentarisk grundlag for den tidligere regering. Det var vi ikke. Vi pegede på den ved dens dannelse, og derefter stemte vi fra sag til sag. Hvis vi tager samtlige finanslove: Ikke en af dem var vi med til at bære igennem. Det var noget, Det Konservative Folkeparti og Venstre gjorde. Det var ikke noget, vi havde lod eller del i. Det var Venstre og De Konservative, der holdt den regering oppe. Det er bare for at få dét afklaret.

Kl. 10.45

Så jeg har ikke noget behov for at forsvare den tidligere trafikminister, men alligevel blev jeg forundret over det svar, som den nuværende trafikminister gav hr. Jacob Buksti, nemlig fordi trafikministeren overhovedet ikke svarede. Derfor bliver jeg nødt til at spørge trafikministeren: Det hændelsesforløb, som hr. Jacob Buksti beskrev, er det korrekt, eller er det ikke korrekt? Det kan besvares med et ja eller et nej. Var det, hr. Jacob Buksti beskrev, korrekt?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Om hr. Søndergaards parti var parlamentarisk grundlag for regeringen eller kun hjælperen – jeg kan kun sige, hvordan det blev opfattet i befolkningen.

Med hensyn til hvad hr. Jacob Buksti sagde, så har jeg svaret hr. Jacob Buksti meget præcist på det. Jeg gentog netop min tale, og det var det, som fru Margrete Auken i øvrigt kritiserede mig for. Jeg gentog nøjagtig de sætninger i min tale, som jeg har sagt en gang før, om, hvad hændelsen var i den tidligere regering: Man gik til Kommissionen med et forslag, der løb stort set parallelt med det, vi overvejede at fremsætte. Men vi fik at vide, at det kunne der ikke være flertal for. Derfor fremsatte vi det ikke, fordi vi heller ikke syntes, at det var godt nok.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard** (EL):

Hvordan tingene bliver opfattet i befolkningen, kan jo diskuteres. Kendsgerningen er jo f.eks., at Enhedslisten aldrig nogen sinde stemte for en finanslov under den tidligere regering. Det gjorde Venstre og De Konservative derimod konsekvent, og de kunne altså have væltet regeringen, hvis de havde ønsket det. Det ønskede man ikke. Man ønskede altså at være parlamentarisk grundlag under den regering. Det er så i orden. Det skal jeg ikke blande mig i.

Men det, der er mit spørgsmål her, er: Hvorfor kan trafikministeren ikke svare klart og tydeligt på det, hr. Jacob Buksti fremlagde? Det svarede han jo ikke på ved at læse sin egen tale op. Hr. Jacob Buksti fremlagde et hændelsesforløb, og trafikministeren må kunne oplyse, om det hændelsesforløb, hr. Jacob Buksti redegjorde for, var korrekt eller ukorrekt. Det er da et meget simpelt spørgsmål.

Var det, hr. Jacob Buksti redegjorde for, en korrekt redegørelse, eller var det en ukorrekt redegørelse?

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen** (S):

Vi har en drøftelse i dag for at høre, om regeringen har en god sag, har en god vilje til det, som hr. Albrechtsen også tidligere har været inde på, for når regeringen valgte at trække det lovforslag, hvor der ikke var nogen begrænsning, hvor der ikke var nogen dispensationsmuligheder, så var det klogt.

Nu kommer man så med et, der ikke løser alle de problemer, og derfor har jeg et spørgsmål til ministeren. Ministeren talte jo varmt for udlittering. Han sagde, at det var godt, selv om der ikke ligger noget entydigt bevis på, at der er noget at hente for befolkningen og for samfundet i form af billigere færgepriser ved at udlicitere f.eks. Læsøfærgen.

Det, som ministeren kunne komme her i dag og sige til Folketinget – uanset EU-regler; hvor besværligt alting kan være – er, om man vil give noget tilsagn om, hvad man vil arbejde for. Man kunne finde konstruktioner, som de har i andre lande, altså finde regler for mandskab. Det er utrolig vigtigt for et lille øsamfund, for alle, der arbejder på Læsøfærgen, er bosat på Læsø. Og spørgsmålet om at overtage materialet er jo utrolig vigtigt for et samfund og for selskabet med de penge og midler, der er bundet deri. Vil ministeren gå ind og finde løsninger, der kan gøre, at man dispenserer; finde konstruktioner, så man kan komme ud over det her?

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard** (EL):

Det var sådan set grunden til, at jeg før tegnede mig på til hr. Keld Albrechtsen, for jeg syntes, at der sådan set kom et meget godt tilbud og en åbning fra hr. Heiselberg og hr. Ikast fra henholdsvis Venstre og De Konservative.

Det er jo rigtigt, at hr. Keld Albrechtsen oplæste et forslag til vedtagelse på vegne af Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten, men jeg vil godt spørge hr. Keld Albrechtsen: Med den åbning, som kom, hvis hr. Heiselberg og hr. Ikast virkelig mente det; de sagde, vil hr. Albrechtsen så ikke give de to partier mulighed for at være medforslagsstillere af den her udtalelse, altså trække den tilbage og sørge for, at de to personer kan blive medforslagsstillere, så deres store ønske om at hjælpe de små øer også kan få et konkret udtryk?

Så det er sådan set bare mit enkle spørgsmål til hr. Albrechtsen.

Kl. 10.50

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen** (EL):

Jeg vil endda svare, at jeg for så vidt ville være indstillet på at gå endnu videre, for hvis hr. Ikast og hr. Heiselberg har detaljer i teksten, som de ønskede at drøfte med Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten, så er jeg sikker på, at alle tre partier ville være indstillet på ikke alene at tage for-

slaget tilbage med henblik på at lave et sammen med hr. Heiselberg og hr. Ikast, men også naturligvis at drøfte de helt præcise formuleringer. Det gælder, så længe vi bare er enige om det, som hr. Ikast og hr. Heiselberg så præcist slog fast, og som jeg var så glad for at de slog fast, nemlig at vi skal kæmpe for, at alle de små og mellemstore færger friholdes fra tvang om udbud.

Så det kan jeg svare bekræftende på til hr. Søren Søndergaard. Jeg tror, at jeg uden videre kan svare også på Socialdemokratiets og SF's vegne, at en sådan drøftelse med hr. Ikast og hr. Heiselberg om et fælles forslag på grundlag af de meldinger, som de to ordførere kom med, er vi fuldt ud indstillet på.

Hvis der kommer en tilkendegivelse fra de to ordførere i retning af, at det er de interesserede i, så vil vi imødesee den. De får jo lejlighed til i deres ordførertaler at overveje det spørgsmål. Det håber jeg meget de vil gøre, og det vil jeg gerne opfordre dem til.

#### **Formanden:**

Jeg gør opmærksom på, at den vedtagelse, der er fremsat, naturligvis er den, der gælder, indtil den i givet fald trækkes tilbage.

Så er det hr. Svend Heiselberg som ordfører.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg kan helt og holdent tilslutte mig trafikministerens redegørelse. Med hensyn til at overføre fra færgeloven i 1999, husker jeg den traktatkrænkelsessag, der blev indledt mod Danmark i 1998 på grund af, at Kommissionen var og er af den opfattelse, at færgeloven er i strid med EU-retten. På den baggrund forsøgte et næsten enigt Folketing at tilrette loven til det, som vi mente kunne bære igennem. Jeg husker også den reaktion, der kom fra amter og kommuner, der blev tvunget til udbud af 23 ruter, som ingen ville byde på, men hvor kommuner og amter fik nogle store udgifter i forbindelse hermed.

Men Kommissionen var jo stadig ikke tilfreds med den danske færgelov, og herefter forsøgte den tidligere regering at imødekomme Kommissionen ved i 2001 at tilbyde Kommissionen et nyt forslag i et nyt udkast til færgelov. Dette udkast fra den tidligere regering blev godkendt af Kommissionen, og som trafikministeren har nævnt, indebar det, at også færgeruter, der er blevet reddet af offentlige myndigheder, selv skulle i udbud, ligesom der ikke længere kunne stilles krav om, at den nye reder overtog det ma-

teriel og det mandskab, der tidligere havde været på ruten.

Amter og kommuner var selvfølgelig imod det udkast. Det var blevet til et lovforslag og sendt i høring i 2003. Jeg vil gerne her rose ministeren for at have lyttet til amter og kommuner og for efterfølgende at have haft forhandlinger med Kommissionen, som foreløbig er mundet ud i, at Kommissionen har vedtaget nye og enklere regler. Regler, der indebærer, at færgeruter med færre end 100.000 passagerer om året ikke skal i egentligt udbud.

Jeg skal igen henvise til trafikministerens redegørelse og sige, at vi er tilfredse med de initiativer, ministeren har taget, med at færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro om året, bliver undtaget fra udbudskrav, sammen med, hvad der jo også er vigtigt, at der i forbindelse med udbud af færgeruter skal stilles krav om, at den nye reder overtager det maskinel og det mandskab, der hidtil har besejlet ruten.

I Venstre er vi bevidste om de mulige konsekvenser, der vil være for Danmark, hvis ikke vi overholder Kommissionens nye retningslinjer, når de foreligger. Derfor håber vi, at trafikministeren fortsat kan forhandle resultater hjem, som vi alle kan leve med, og der må jo også være andre lande, der ligesom Danmark er i samme situation.

Kl. 10.55

Men det skal også tilføjes, at vi er af den opfattelse, at det generelt er godt, at Kommissionen vogter over de konkurrenceretlige forhold, der er inden for Fællesskabet, som jo til syvende og sidst tjener alle bedst.

Jeg skal på vegne af Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti fremsætte følgende:

#### **Forslag til vedtagelse**

»Folketinget er tilfreds med, at det er lykkedes for regeringen at få undtaget alle offentligt støttede færgeruter med færre end 100.000 passagerer årligt fra EU-rettens udbudskrav.

Folketinget pålægger regeringen at arbejde for, at alle færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro årligt i offentligt tilskud, undtages fra EU-rettens krav om udbud.

Folketinget pålægger endvidere regeringen at arbejde for, at det for de færgeruter, der skal udbydes, i forbindelse med udbuddene bliver muligt at stille krav om, at en ny reder overtager det

materiel, der hidtil har været anvendt på ruten, og det mandskab, der hidtil har været ansat på ruten.

Folketinget tager i øvrigt trafikministerens redegørelse til efterretning.«  
(Forslag til vedtagelse nr. V 46).

#### **Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (*Se foran*). Også dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Der er foreløbig tre, der har markeret for at få korte bemærkninger: hr. Keld Albrechtsen, hr. Søren Søndergaard og fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Nu må jeg jo indrømme, at man bliver ganske overrasket, når man hører det forslag til vedtagelse, som hr. Heiselberg lige har læst op. Man må jo nærmest tro, at det er det forkerte papir, hr. Heiselberg er kommet til at læse op. Jeg vil sige til hr. Heiselberg: Det kan ske for folketingsmedlemmer, det er faktisk sket for mig selv. Så det vil jeg ikke klandre hr. Heiselberg virkelig meget for, hvis det er det, der er tilfældet.

For det, hr. Heiselberg lige læste op, er jo i fuldstændig modstrid med det signal, som han kom med tidligere under debatten, hvor han jo kom med en melding, der kun kunne forstås sådan, at også de færger, der får mere end 1 mio. euro i tilskud, skal vi sikre, altså f.eks. Læsøfærgen, og det er, som om hr. Heiselberg nu har opgivet det. Det er altså svært at forstå.

Der spreder sig meget mystik om, hvad hr. Heiselberg i virkeligheden mener, men det vil jeg da godt bede ham forklare. For jeg håber da, at hr. Heiselberg stadig væk kan bekræfte over for mig, at han ønsker at sikre alle de små og mellemstore færger.

(Kort bemærkning).

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg er helt bevidst om, at jeg klart præciserede, at ministeren har sagt, at han vil arbejde for – og det støttede vi – at færgerne med under 1 mio. euro skulle i udbud, og det er den opfattelse, som vi selvfølgelig også har. Og vi har jo intet imod, hvis det er sådan, at man kunne få alle færger fritaget.

(Kort bemærkning).

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil sige, at det altså ikke er nemt at forstå, hvad hr. Heiselberg siger, men jeg skal prøve på at få det udredet. For nu slutter hr. Heiselberg med at sige, at Venstre ikke har noget imod at sikre alle færgerne. Men det fremgår jo altså bare ikke af det forslag, hr. Heiselberg lige har fremsat, for der er der ca. fem færgeruter, som falder ud og bliver ofret, hvis man vedtager præcis den formulering, som hr. Heiselberg har foreslået.

Men når det nu er sådan – det er jeg jo glad for at Venstre stadig væk, ligesom hr. Heiselberg gjorde tidligere i debatten, tilkendegiver – at man gerne vil være med til at sikre alle færgeruter, kunne vi så ikke i enighed vedtage et forslag, der faktisk sikrer alle færgeruterne og ikke sælger fem af dem?

Kl. 11.00

Det er da ynkeligt, hvis Folketinget ikke er i stand til at kunne sikre alle færgeruter, men tilfældigvis skal fem færgeruter udsættes for tvangsudbud, f.eks. Læsøfærgen. Det er hr. Heiselberg jo enig i, så vil hr. Heiselberg ikke godt være med til her i Folketinget at tilkendegive det sidste, han sagde, nemlig at det må gælde alle disse små og mellemstore færger?

Det er altså svært at forstå det, der bliver sagt fra Venstres side.

(Kort bemærkning).

#### **Svend Heiselberg (V):**

Jeg tror, jeg klart kan give til kende, at vi da ikke har noget imod, at det kommer til at gælde alle. Men det, jeg giver udtryk for, er, at ministeren skal arbejde for, at alle under 1 mio. euro skal fritages for udbud. Det var også klart det, jeg præciserede fra min plads i salen.

(Kort bemærkning).

#### **Søren Søndergaard (EL):**

For det første er det jo meget skuffende, f.eks. for Læsøfærgen og andre små færger, for mellemstore færger; for dem er det her jo meget skuffende. Men derudover er det fuldstændig uforståeligt, for hvad var det så, hr. Heiselberg mente at hr. Keld Albrechtsen havde misforstået? Det kan jeg simpelt hen ikke forstå. Det fremgår jo fuldstændig tydeligt af det forslag, der er fremsat af hr. Keld Albrechtsen, hr. Niels Sindal og fru Margrete Auken, og jeg læser følgende op:

»Derfor opfordrer Folketinget regeringen til at sikre, at al færgetrafik til de små og mellem-

store danske øer friholdes fra krav om udlicitering og udbud og invitationer til afgivelse af interessebud.«

Vil hr. Heiselberg være med til, at den formulering bliver sat ind i hr. Heiselbergs forslag? Hvis hr. Heiselberg ikke vil det, må det jo være, fordi hr. Heiselberg er imod det, der står her. Hr. Heiselberg er imod, at de mellemstore færger også sikres. Det kan jo ikke forstås på nogen anden måde. Vil hr. Heiselberg være med til, at denne formulering sættes ind i hr. Heiselbergs forslag?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg tror, jeg klart kan sige til hr. Søndergaard, at vi selvfølgelig ikke ønsker at ændre i vores vedtagelsesforslag.

Så vil jeg gerne klart præcisere, at det, som regeringen her har gjort, det, som trafikministeren har gjort, jo er at få nogle store vindinger i forhold til det, der blev præciseret i den lovtæst, som blev sendt til Kommissionen i 2001. Derfor synes jeg, at man skal give udtryk for stor tilfredshed over, at trafikministeren har formået at komme så langt, som tilfældet er.

Det er det, som vi også giver udtryk for at vi ønsker at ministeren fortsat skal arbejde for, at de færger, som har under 1 mio. euro, ikke skal i udbud. Men hvis det er sådan, at Kommissionen skulle finde på at komme med et forslag om, at ingen skal i udbud, vil vi da ikke have indvendinger imod det. Men det er, hvad vi mener at vi har mulighed for at kunne komme igennem med, og det tror jeg er bedre, end at man kommer med nogle urealistiske forslag, sådan som jeg mener, at man fra oppositionens side giver udtryk for. Dem skulle man have bragt i anvendelse, dengang man var støtteparti for den daværende regering.

**Formanden:**

Så er det hr. Søren Søndergaard for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Nu tror jeg ikke, at hr. Heiselberg kan finde et eneste eksempel på accept af nogen former for udbud eller privatisering, som Enhedslisten har stemt for. Det tror jeg ikke. Så hvis regeringen har fået noget flertal på de områder, kan det kun være sammen med Venstre og Det Konservative Folkeparti. Så meget for det der med støtteparti.

Men bortset fra det er vi jo altså i den beklagelige situation, at efter et par runder og lidt forvirring, hvor man forsøgte at fremstille det, som om man var de små færgers værn, så har vi nu fået et klart svar. Venstre vil ikke være med til at arbejde for, at færger også under 2 mio. euro kan fritages for det her udbud. Det er efter min mening dybt beklageligt, og det er der jo nogle der kommer til at betale en pris for. Det er altså et valg, som Venstre helt bevidst har taget f.eks. i forhold til Læsøfærgerne. Vi beklager det meget fra Enhedslistens side.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg tvivler ikke på, at Enhedslisten beklager det, men realiteterne er jo sådan, som jeg har skitseret, at den nuværende regering har forsøgt at imødekomme flest mulige rederier her i landet ved, at trafikministeren har arbejdet med Kommissionen om at få en ændring i forhold til det, der oprindeligt forelå fra den tidligere regering.

KL 11.05

**Formanden:**

Selv om ministeren har markeret, vil jeg foretrække, at vi gør de korte bemærkninger til hr. Svend Heiselberg færdige, og så får ministeren ordet efterfølgende. Først fru Margrete Auken for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Allerførst: Hvad er det, regeringen har fået hjem? Indtil videre har den jo ikke fået andet hjem end det der med de 100.000. Men så håber de på at få den der med 1 mio. euro og den med retten til at overføre materiel og mandskab, men de har jo ikke fået noget endnu. Lad os nu lige holde fast i det. Vi har haft en meget svag forhandler af sted, som indtil videre ikke har fået mere end det, der lå i forvejen. Det synes jeg lige vi skal huske.

Men så vil jeg da godt lige spørge hr. Heiselberg: De der trusler med, at hvis ikke vi makker ret, så bliver vi slæbt for Domstolen, og så bliver vi tvunget til stort set at ruinere alle danske småøer, tror hr. Heiselberg selv på dem?

Det, som var det gode argument efter udbudsrunderen i 2000, var jo, at der ikke var nogen, der bød på det. Én ting er, at man kan have noget imod EU – jeg deltager gerne i den kritik også – men så tumpede er de vel ikke, at de siger, at nu skal vi bare plyndre hele banden. Det

er jo derfor, at de der forhandlinger giver mening, fordi man kan se, at det ikke kan lade sig gøre på de vilkår.

Det, jeg vil spørge hr. Heiselberg om, er: Mener han ikke selv, at man selvfølgelig skal have en fornuftig forhandling med Kommissionen og sørge for, at det resultat, man sidder med til sidst, er et, som er til at forsvare, og som ikke handler om at nedlægge småøer i hele det europæiske system? For det er jo fælles vilkår overalt, og derfor skal vi selvfølgelig bare arbejde videre på at få denne her sag på plads.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken: Nu er det jo sådan, at fru Margrete Auken måske er så heldig at komme i Europa-Parlamentet, og i Folketinget også, men så har fru Margrete Auken jo måske mulighed for at ændre det således, at man ikke behøver at respektere de EU-retlige krav. Og det tror jeg at fru Margrete Auken kender alt til at man skal.

**Formanden:**

Fru Margrete Auken for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg håber, jeg får klarere og tydeligere svar i Europa-Parlamentet, end jeg kan blive udsat for her af ordførere. Det var dog det værste vrøvl.

Jeg har jo ikke sagt, at man ikke skulle respektere reglerne, men jeg har sagt, at reglerne jo ikke er lavet af Gud. De er faktisk lavet hen ad vejen og også på baggrund af erfaringer, der bliver taget hjem. Her står vi faktisk med en sag, hvor der selvfølgelig er stor villighed til – det ved vi da også fra de andre lande, der har mange småøer og brug for de her ting – at få det her til at fungere på en ordentlig måde.

Indtil videre har denne her regering været så svag en forhandler, at man kun sidder med det samme, som vi faktisk havde opnået inden, nemlig de 100.000. Det, som jeg vil spørge hr. Heiselberg om, er: Er hr. Heiselberg ikke enig med mig i, at truslen om, at EU begynder at slæbe en for Domstolen, i stedet for at man får sagen forhandlet hjem, hvor den skal være, er en tom trussel? Det vil jo ikke ske i den her sag, fordi Europa-Kommissionen naturligvis også er in-

teresseret i, at småøer, fjerde osv. kan fungere i resten af EU. Og det kan de jo åbenbart ikke. Det var det, vi så i 2000.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg synes, fru Margrete Auken underkender den store indsats, som trafikministeren har gjort. Synes fru Margrete Auken ikke, det er flot, at ministeren har formået at kunne forhandle sig frem til, at rederier med op til 100.000 passagerer ikke skal i udbud? Det synes jeg da godt at man, selv om man er i opposition, kan anerkende er dygtigt gjort.

Så vil jeg da gerne sige, at hvis EU skulle fungere sådan, at hvis man vedtager noget i Rådet, så er det lige meget, om landene respekterer det eller ej, hvordan skulle man så egentlig kunne lave nogle fælles regler inden for EU? Det tror jeg også at fru Margrete Auken godt er klar over. Det er vist mere politisering af nogle ting, som fru Margrete Auken giver udtryk for her.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg vil gerne spørge Venstres ordfører, om Venstres ordfører er enig med ministeren og den konservative ordfører i, at det, vi her ser, er et fuldstændigt nybrud i forhold til det, der skete under tidligere regeringer. Jeg har sagt, at under den tidligere regering arbejdede man målbevidst for at få en minimumsgrænse. Jeg skal bare henvise f.eks. til Politiken den 25. april 2001 i forbindelse med, at man får resultatet af udbudet, hvor der under overskriften »Minister ønsker grænse« står:

»Trafikminister Jacob Buksti (S) siger: Det her bekræfter, hvad vi hele tiden har sagt. Udbudet er ikke særlig hensigtsmæssigt. Der er ikke nogen kommerciel interesse i den slags færgefart. ... Både den tidligere trafikminister Sonja Mikkelsen (S) og den nuværende Jacob Buksti (S) har forsøgt at få en minimumsgrænse for udbud, så de helt små færgeruter kunne fritages. ... Målet er at sikre fri konkurrence, men det sker jo kun, hvis der er mere end én, der byder, bemærker trafikministeren. Jacob Buksti (S) fik sidste år nedsat en særlig arbejdsgruppe i EU, som skal se på spørgsmålet.«

Er det fuldstændig ubekendt for Venstres ordfører og for regeringen?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Nej, det er slet ikke ubekendt. Men det forholder sig sådan, og det ved den tidligere trafikminister, hr. Jacob Buksti, jo også, at færgeloven, som blev vedtaget i 1999, ikke blev godkendt i Kommissionen, de ville ikke anerkende den.

Det er jo også derfor, den tidligere trafikminister i efteråret 2001 sendte et nyt udkast til færgelov til Kommissionen til godkendelse, og det udkast blev så senere godkendt af Kommissionen stort set uden ændringer. Det indebar en skærpelse af den gældende lov, at det nu også var færgeruter, der bliver drevet af amter og kommuner uden støtte udefra, der skulle i udbud, ligesom udbydere ikke længere kunne stille krav om, at den nye reder overtog det materiel og det mandskab, der hidtil havde været på ruten.

Jeg synes, det er flot, hvis trafikministeren nu kan få ændret det, for det forstår jeg at der er en stor lyst til, ikke alene i Folketinget, men så sandelig også i de berørte kommuner.

**Formanden:**

Så er det hr. Jacob Buksti for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Jacob Buksti (S):**

Jeg tror, at Venstres ordfører vil være enig i, at i efteråret 2001 skete der et eller andet særligt, som jeg tror specielt trafikministeren er meget tilfreds med, nemlig at vi fik et valg. Hvis ikke Venstres ordfører har styr på datoerne, kan jeg sige, at den der fremsendelse til Kommissionen kommer sådan cirka i oktober 2001, og det vil sige, at vi har at gøre med et udkast, der ikke er truffet nogen beslutning om i den tidligere regering, heller ikke af den tidligere minister, men er sendt til høring før, hvorefter vi får et valg, som afbryder øvelsen, hvorfor det forslag aldrig nogen sinde har set dagens lys. Er det ikke korrekt?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jo, men den tidligere trafikminister, hr. Jacob Buksti, kan vel ikke fralægge sig ansvaret for, at der blev sendt et nyt udkast med det indhold, som jeg har læst op, til Kommissionen, og tanken var vel, når man sendte sådan et udkast, at så var det også meningen, at man ville samle et flertal om at få det godkendt i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Ud over at beskæftige sig med, hvad der er sket bagud, er det jo ret interessant at kigge på, hvad der skal ske i fremtiden.

Derfor synes jeg, at Venstre bør svare på følgende: Med hensyn til de fem færger, der er tilbage, der ligger over de grænser, som ministeren vil prøve at arbejde på en dispensation til, mener Venstre virkelig, at der er noget tjent ved for lokalbefolkningen at få udliciteret dem med de begrænsninger, der er i, at den nye ejer hverken skal overtage materiel eller mandskab; om ikke de gener, som man påfører et øsamfund som Læsø, er så store, at det er ganske uhensigtsmæssigt at køre videre med det projekt, og om ikke det var bedre at arbejde for en dispensationsmulighed, der også omfattede de fem resterende færger, herunder Læsøfærgen?

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Vi har klart præciseret, hvad vi mener det er realistisk at ministeren skal arbejde for; det er det, som vi håber på at vi kan komme igennem med; i stedet for at man stiller sig op og kommer med nogle måske urealistiske forslag. Det mener jeg ikke tjener noget formål. Men hvis ministeren i forhandlingerne ser, at der er god vilje – for der er jo også mange andre lande, der har den interesse – så er der vel ingen, der har noget imod det, hvis det er sådan, at de ikke skal i udbud.

Det er jo også kommet klart til udtryk, både fra De Konservatives og Venstres side. Men det, som man forsøger her fra regeringens side, det, som ministeren klart giver udtryk for, og som vi jo i forslaget til vedtagelse har stillet forslag om, er jo netop, at man nu arbejder for det, som vi tror er realistisk, at færger under 1 mio. euro skal fritages.

**Formanden:**

Hr. Bjarne Laustsen for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at hr. Heiselberg har gode intentioner på mange områder; sådan kender jeg Venstres ordfører. Men desværre er det jo sådan, at statsministeren har sagt, at det eneste, der skal til for at få nedbragt færgetaksterne på Læsøfærgen, er, at færgen kommer i udbud.

Kl. 11.15

Derfor er det jo ret interessant at høre: Hvad er Venstres reelle holdning? Vil man virkelig arbejde på at spænde trafikministeren hårdt for i forhandlinger med EU for også at få undtaget den færge? Det er nemlig ikke bevist, at der er noget som helst tjent ved at udlicitere færgedriften.

De bemærkninger, der var om, at de skal overtage mandskab, som hr. Heiselberg udmærket godt ved er knyttet til Læsø, betyder, at man kan komme med folk udefra, og arbejdsløsheden er, som hr. Heiselberg også godt ved, høj nok på Læsø i forvejen.

Der er så mange faldgruber i det her, at jeg synes, det ville være godt, hvis Venstre kunne sige, at man skal arbejde for også at fritage en færge som Læsøfærge.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jamen Venstre har sammen med De Konservative og Dansk Folkeparti klart præciseret, hvad vi mener er realistisk at kunne få gennemført. Jeg ved heller ikke, om det er realistisk, men det er i hvert fald en stor opgave, vi pålægger trafikministeren at skulle arbejde for, og det synes jeg at man skal stille sig tilfreds med.

Jeg mener, at trafikministeren har gjort en stor indsats for netop at få ændret den oprindelige lov, så den tager størst muligt hensyn. Jeg tror, at det ligger i det forslag til vedtagelse, som vi har fremsat, at de hensyn bliver taget.

**Formanden:**

Tak til hr. Svend Heiselberg. Så går vi videre i ordførerrækken.

**Niels Sindal (S):**

Tak til ministeren for en redegørelse og en historisk beskrivelse, der åbenbart giver lidt anledning til diskussion og uenighed.

Jeg var desværre ikke medlem af Folketinget, da den tidligere minister havde den her sag på dagsordenen, men jeg vil gerne til Folketingets orientering fortælle, at vi allerede på det tidspunkt, vi, der bor på de små øer, havde kontakt til ministeriet om netop denne sag, og at jeg personligt havde en drøftelse med hr. Jacob Buksti om sagen. Så efter min bedste overbevisning er sagen måske lidt anderledes end beskrevet af Venstres ordfører.

Jeg vil også godt sige, at jeg synes ikke, at ministeren skal have armene så højt oppe i begej-

string over den løsning med de 100.000, som er foreløbig, for det er ikke det optimale. Jeg har så også fået bekræftet, at man ikke er færdig med at forhandle. Derfor synes jeg, det er ærgerligt, at man allerede har meldt ud, at det er en ordning, som man er glad for, som så betyder, at halvdelen af færgerne alligevel skal i udbud.

Men lad mig starte der, hvor jeg selv får lov at være med, nemlig som medlem af Trafikudvalget og Erhvervsudvalget, hvor vi fra Socialdemokratiets side ved et samråd fik fortalt ministeren, at det kan vi ikke medvirke til. Det er da klart, at vi også på det tidspunkt hørte Venstre og De Konservative nævne den tidligere regering.

Må jeg have lov at sige, at der ikke er noget til hinder for, at man bliver klogere, ej heller i politik. Det, hr. Jacob Buksti startede allerede før regeringsskiftet, var netop at se på, at disse regler nok ikke var de bedste, man havde fundet på.

Jeg synes simpelt hen ikke, at det tjener Folketinget, at vi i dag diskuterer det på den måde.

Baggrunden for vores afvisning var helt klar: De færgeruter, der havde været i udbud, blev hverken konkurrencedygtige eller bedre af den øvelse.

Det er et faktum, at da EU i sin tid vedtog direktivet om udbud af kollektiv trafik, blev det understreget såvel i beslutningsprocessen som i teksten, at offentlige serviceforpligtelser over for tyndtbefolkede områder ikke var egnede som mål for at skabe konkurrence, og at hensynet til muligheden for at sikre de små samfund gik forud for konkurrenceparameteret.

Socialdemokratiet er tilfreds med, at ministeren nu også har den holdning. Det kan vi kun være glade for. Vi kan så tage diskussionen om den tidligere regering osv., men det ønsker jeg ikke at blande mig i.

Men det, at Kommissionen er 6 år undervejs, viser, at det ikke er så let endda, for det er ikke kun Danmark, der har noget i klemme. Der er også busruter, der er al mulig trafik, som bliver diskuteret på kommissionsplan, fordi det netop er nogle ordninger, der støtter de tyndtbefolkede områder.

Kl. 11.20

Jeg vil gerne indskærpe følgende: Socialdemokratiet er tilhænger af det indre marked, serviceydelser, transport osv. Det er godt for borgerne også i Danmark. Men at søge at bruge paragrafferne til at skabe konkurrence, hvor det ikke er muligt at skabe konkurrence, men kun



unødigt og dyrt bureaukrati, hjælper jo ikke borgerne i de små samfund.

Grækenland har en dispensation. Skotland kommer i knibe. Småfærgerne omkring Italien har ikke været og vil sikkert ikke komme i udbud. Hvorfor kan Danmark så ikke gå forrest og sige til Kommissionen: Meningen var sikkert god nok, men det virker ikke; lad os gøre det bedre?

Som udgangspunkt er det ikke Danmark, der skal have særregler, men EU, der skal ændre sin fortolkning og ændre direktivet. Jeg har sammen med kollegerne i Europa-Parlamentet skrevet til kommissæren, og jeg vil bede Folketingets partier om at gøre det samme med henblik på at få Europa-Parlamentet til at drøfte sagen. Det hjælper jo ikke noget, at vi står her og skændes om nogle ting, som gælder hele Europa. Det rammer os hårdt, men vi skal ikke have særregler. Nej, direktivet skal laves om. Det er det, vi har en minister til. Gå forrest, hr. minister, og forsøg at få Kommission og Europa-Parlament i spil. Jeg tror, det kan lade sig gøre.

Socialdemokratiet står bag det forslag til vedtagelse ud fra det synspunkt, at bagatellerne – om det er 1 mio., 2 mio. osv. – er ligegyldige, for principperne er væsentligere.

#### **Formanden:**

Der er ingen korte bemærkninger til ordføreren. Jeg siger tak til hr. Niels Sindal og går videre til næste ordfører.

#### **Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti hilser denne forespørgsel vedrørende færgeudbud til de danske øer velkommen. EU har med henvisning til EU-retten forlangt, at samtlige færgeruter, der modtager offentligt tilskud, skal i udbud, og man kan ikke pålægge den vindende byder at overtage materiel og mandskab.

Lad det være sagt klart, at Dansk Folkeparti er tilhænger af offentligt udbud på forskellige områder, såfremt der er et passende antal bydende, således at det offentlige er sikker på at få varen med den rette kvalitet til den billigst mulige pris, men at sende disse mange færgeruter i udbud er en tåbelighed af de helt store.

Der skal for hver færgerute udarbejdes et forkromet udbudsmateriale til mange penge, der skal annonceres og afholdes licitation, og den formentlig eneste bydende er den, der betjener ruten i dag. Skulle det være tilfældet, at der er mere end en, der byder, og at denne vinder licitationen, så står den oprindelige operatør – det

være sig kommune eller amt – tilbage med færger og andet materiel, der måske er bygget og tilpasset den rute. Resultatet er et kæmpe tab.

Herudover er der et antal medarbejdere, der oftest er bosiddende på den ø, hvor færgeruten er, der må se frem til at blive arbejdsløse. I det materiale, som vi i Trafikudvalget har modtaget fra Læsø, drejer det sig om, at 7 pct. af samtlige beskæftigede på Læsø er ansat i færageselskabet. Uanset hvorledes en efterfølgende licitation om føje år ser ud, har den tabende kommune afhændet sit materiel og kan følgelig ikke byde, og så kan vi tænke os til resten.

Jeg tror, at samtlige partier i dette Folketing kan se tåbeligheden i EU's krav. Der har hen over sommeren og efteråret været forskellige udmeldinger om bagatelgrænser for dette og hint: Først skulle færgeruter med offentligt tilskud på under 1 mio. euro eller med under 100.000 passagerer ikke i udbud. Herefter var det ruter med under 100.000 passagerer, der ikke skulle i udbud, såfremt en tilkendegivelsesrunde viste, at der ikke var andre bydende.

Sagen er jo, at der skal arbejdes på, at ingen eller færrest mulig af de 42 ruter, der drejer sig om, skal i udbud, da der ikke kan afholdes en ordentlig licitation nu eller i fremtiden. Såfremt der skal være udbud på de største ruter, er det vigtigt, at færger, materiel og medarbejdere overtages af den vindende reder.

#### **Formanden:**

Så har hr. Keld Albrechtsen og hr. Søren Søndergaard bedt om korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil gerne spørge hr. Poul Fischer, hvad der egentlig skal forstås med Dansk Folkepartis politik med hensyn til Læsøfærgeren.

Nu nævnte hr. Poul Fischer, at der var kommet en henvendelse, og hr. Poul Fischer sagde, at man i virkeligheden helst ville have, at ingen af dem skulle tvinges i udbud. Det var vist det, der blev sagt. Alligevel har jeg forstået det sådan, at Dansk Folkeparti vil støtte et forslag til vedtagelse fremsat af regeringspartierne, som ofrer Læsøfærgeren. Det virker uforklarligt på mig.

Kl. 11.25

Mener hr. Poul Fischer virkelig, at det er rimeligt, at Læsøfærgeren skal sendes i udbud? Vil hr. Poul Fischer være med til sammen med os

andre at sikre, at den forhandlingslinje, Danmark skal føre, naturligvis også skal gå ud på at sikre Læsøfærgen?

Jeg synes, at det, hr. Poul Fischer sagde, var ubegribeligt, men jeg vil da godt spørge: Vil hr. Poul Fischer støtte det forslag, som Enhedslisten, Socialdemokraterne og SF har fremsat, eller et forslag med nogenlunde det indhold, således at f.eks. Læsøfærgen og de fire andre berørte færger, som bliver ofret, alligevel kan blive sikret?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti kan ikke støtte det forslag til vedtagelse, som Enhedslisten sammen med andre har fremsat. Vi har forholdt os til, hvad der er realistisk, og selvfølgelig også set på, at skulle der komme udbud, hvilke ruter der så er kapable til et udbud. Det kan man selvfølgelig altid diskutere, og det er selvfølgelig også først realistisk at vurdere efter en eventuel licitation.

Vi har forholdt os til, at ruter under 1 mio. euro er det, man skal arbejde for at få ud af udbudsrunderne. Det er jo altså kun 5 ud af 42 færgeruter, man taler om eventuelt kan komme i udbud, hvis ministeren kommer igennem med det. Men skulle ministeren vende hjem fra Bruxelles, for Danmark er jo ikke det eneste land, der har de problemer, med, at alle 42 færgeruter ikke skal i udbud, har Dansk Folkeparti da ikke noget imod det. Der er vi helt på linje med det, hr. Svend Heiselberg har sagt her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil sige, at det, Dansk Folkeparti står og siger, er fuldstændig ubegribeligt: Man har ikke noget imod at sikre Læsøfærgen, men man vil bare ikke gøre det. Og skulle det så ved et eller andet mirakel vise sig, at Læsøfærgen bliver reddet, er det så sandelig ikke takket være Dansk Folkepartis indsats; de vil bare ikke have noget imod det. Jamen hvad er det for noget?

Hvis det er sådan, at man gerne vil have, at også Læsøfærgen skal sikres, hvorfor vil man så ikke være med til at vedtage, at vi skal prøve at arbejde for det? Det er da fuldstændig ubegribeligt. Man vil faktisk gerne have, at vi sikrer alle 42, men hvilken trøst skal det være på Læsø, at hr. Poul Fischer siger: Jamen det er kun 5 færger, vi slagter? Hvilken trøst giver det på Læsø? Det er da ikke en forklaring; man kan rejse til Læsø med. Det er uden hoved og hale; det er jeg altså

nødt til at sige til hr. Poul Fischer. Hvis Dansk Folkeparti virkelig mener, at de gerne vil sikre alle 42, så lad os da skrive på et stykke papir, at vi beder ministeren sikre alle 42, også de sidste 5.

Jeg er nødt til at sige, at Dansk Folkepartis politik på det her område er fuldstændig uforklarlig og ubegribelig.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg mener nu ikke, det er uforklarligt. Vi vil hellere være med til at sende ministeren til Bruxelles for at få noget igennem, som er realistisk. Skulle der komme udbud af de fem ruter, der er tale om, så mener vi også, at det er ruter, der er kapable til at komme i udbud. Men skulle ministeren komme hjem med et resultat, der bevirker, at de ikke skal i udbud, har vi ingen problemer med det.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Min forståelse for Dansk Folkepartis synspunkter er ikke større end min kollegas. Det må jeg ærligt sige.

Hr. Poul Fischer holdt et langt tårevædet indlæg om Læsø, hvorefter hr. Poul Fischer siger, at Læsøfærgen er kapabel til at komme i udbud. Hvorfor nævnte hr. Poul Fischer så overhovedet Læsøfærgen, når virkeligheden er, at Dansk Folkeparti har opgivet Læsøfærgen og de fire andre færger?

Det synspunkt fra Dansk Folkeparti er interessant, fordi Dansk Folkeparti godt kan lide at fremstille sig som udkantsområdernes parti, men det er også interessant, fordi Dansk Folkeparti plejer at fremstille sig som et EU-modstanderparti.

Derfor vil jeg spørge: Hvordan føles det at være i den rolle, hvor man fuldstændig lægger sig fladt ned på maven for, hvad der kommer fra EU-bureaukraterne i Bruxelles? Er det virkelig den måde, Dansk Folkeparti laver EU-modstand på, nemlig ved at acceptere, at det går ud over folk, der bor på Læsø? Det er da en mærkelig form for EU-modstand.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Hvis hr. Søren Søndergaard har fulgt udviklingen hen over 2003, og hvad der er sket på det område her, var det i sommeren 2003 i spil, at færgeruter med under 1 mio. euro i tilskud og

med 100.000 passagerer ikke skulle i udbud. Efterfølgende blev de 100.000 passagerer gjort til et problem, men når man ser skrivelserne fra Læsø Kommune og Nordjyllands Amt, er de store problemer medarbejderne på Læsø og materiellet, som er vurderet til 125-130 mio. kr., og som man står med, hvis man ikke selv vinder den licitation, der eventuelt måtte komme.

Kl. 11.30

Dansk Folkeparti har forholdt sig til det realistiske i, at ministeren skal arbejde for, at de medarbejdere, der i dag er ansat på f.eks. Læsøfærgeren, og det materiel, der tilhører Læsørutene, indgår i et udbud. Det anser vi for at være mest realistisk.

#### **Søren Søndergaard (EL):**

Jeg kan ikke se andet, end at man ofrer Læsø på EU-realismens alter. Det er jo sådan set det, man gør.

Jeg vil gerne bede hr. Poul Fischer om endnu en gang at forklare, om Dansk Folkepartis EU-modstand skal ses på den måde, at når der kommer noget fra Bruxelles, som hr. Fischer – jeg skrev det ned – karakteriserer som »en tåbelighed af de helt store«, og jeg gentager: »en tåbelighed af de helt store«, ja, en sådan tåbelighed af de helt store, er Dansk Folkepartis svar at lægge sig fladt ned på maven og få fjernet lidt af toppen af problemerne, men ikke resten. Er det virkelig på den måde, befolkningen skal få tillid til Dansk Folkeparti som et EU-modstanderparti?

I hele byen ser man plakater med fru Pia Kjærsgaard og teksten »Vi kæmper mod EU-bureaukraterne«, men når det kommer til stykket, ofrer man Læsø på EU-realismens alter. Jeg synes, det er en sølle EU-modstand, vi ser hos Dansk Folkeparti, må jeg sige, og at det går ud over de små øer, bl.a. Læsø, synes jeg kun gør problemet endnu større.

(Kort bemærkning).

#### **Poul Fischer (DF):**

Tåbeligheden går på færgeruterne Hjortø-Svendborg med 2.000 passagerer og Bjørnø-Fåborg med 10.000 passagerer. Der er nok af skräkscenarier at læse op af det materiale, man har modtaget.

Jeg nævnte også i min ordførertale, at Dansk Folkeparti er tilhænger af offentligt udbud på forskellige områder, når der er mening i det. Nu skal jeg jo ikke stille spørgsmål til hr. Søren Søndergaard, men jeg ved ikke, om hr. Søren Søndergaard

kender resultatet, hvis Læsøfærgeren kom i udbud, om det måske ville betyde en billigere pris for Læsø Kommune og Nordjyllands Amt. Det kender vi ikke svaret på.

Det, der er det helt store problem, er, at man har noget grej deroppe – nogle færger og noget materiel – og at medarbejderne udgør en ret stor procentdel af beboerne på Læsø. Det er dem, vi gerne vil være med til at sikre, og det er derfor, vi i forslaget til vedtagelse har fået udvidet teksten, så det reelt også kommer til at omfatte færger og materiel ved de fem ruter, der eventuelt kunne komme på tale.

(Kort bemærkning).

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg synes, det er udmærkede svar, der er blevet givet indtil videre, men jeg vil godt spørge hr. Poul Fischer: Hvad vil man rent faktisk gøre for de fem færger, så de får bedre vilkår ved et udbud, hvis det viser sig, at de *ikke* kan fungere? Problemet er jo ikke, om man er EU-modstander eller -tilhænger. Problemet opstår, hvis man ikke slås godt nok for at få noget, der er godt nok, og hidtil har der været kæmpet for spagfærdigt. De 100.000 passagerer er vi alle sammen enige om er et dårligt resultat. Der skal mere til, men det er der ikke blevet kæmpet kraftigt nok for.

Jeg håber, det er helt åbenlyst, at hvis man ikke får det igennem, accepterer man det ikke, og så må man starte forfra i sagen. Vi kan ikke komme hjem med et resultat, der kun siger 100.000. Det går jeg ud fra at alle er enige om.

Men hvad vil man gøre for de fem færger, hvis det viser sig, at vi ikke er i en situation, hvor det bliver til gavn for dem? Jeg kan ikke forestille mig, at man bliver tvunget til at ødelægge det for de færger, medmindre det skyldes, at man, som hr. Søren Søndergaard sagde, bare har lagt sig fladt på maven. Vi, der lidt hen ad vejen er tilhængere af systemet, mener, at metoden må være, at man kritiserer og slås og kæmper for det, man skal have, fordi vi har mange af problemerne fælles med resten af EU.

(Kort bemærkning).

#### **Poul Fischer (DF):**

Fru Margrete Auken spurgte, hvordan man kunne være sikker på at få noget, der er godt nok. Jamen fru Margrete Auken har jo været med til at lave udbudsmateriale til Bornholmstrafikken, og det er jo reelt den samme procedure, man skal igennem, måske på et lavere niveau. Hvis Læsøfærgeren skal i udbud, går jeg ud fra, at det

udbudsmateriale, der bliver lavet, selvfølgelig bliver med sejlplaner, der svarer til dem, man har i dag, og derfor vil befolkningen reelt også være sikret den samme kvalitet, den har i dag.

Kl. 11.35

Men hvad nu, hvis der skulle ske det, at der reelt ikke er nogen bydende ud over dem, der er i dag? O.k., så har det kostet udarbejdelsen af udbudsmateriale og afholdelse af licitation, og så er der jo ikke sket noget særligt. Men skulle der komme fire eller fem bydende, eller hvad ved jeg, og det betyder mindre udgifter for Læsø Kommune, har licitationen jo vist sig at være nyttig.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det sidste er jo helt rigtigt, men hvad nu, hvis det viser sig ikke at blive sådan?

Med Bornholmstrafikken var vi jo sikre på, at vi var i en reel udbudssituation, og vi havde de fordele, der er af et udbud. Men med Læsø, med de fem færger, der er tale om her, har vi jo ikke den samme sikkerhed, og det svar, jeg får nu, er lidt uhyggeligt.

Grunden til, at vi overhovedet diskuterer det her, er jo, at den mildt sagt mislykkede udbudsrunde i 2000 var dyr for alle småøerne. Når vi har gode chancer for at komme igennem i Kommissionen med bedre vilkår, skyldes det, at det kan alle andre også se, og så er spørgsmålet bare, om ens krav er relevante nok.

Derfor er spørgsmålet til Dansk Folkeparti: Hvordan vil man sikre, at denne regering slås på et relevant og tilstrækkelig stærkt niveau? Er man sikker på, at de fem ruter kan klare sig i et udbud? Hvis de ikke kan det, er det da for tumpet, at man gør det, så det bare bliver dyrere, og vi får et lige så dårligt resultat, som vi fik med de ruter, der var i udbud i 2000.

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jamen hvis der er 5 ruter af de 42, der skal i udbud, er det jo rimeligt nok, at det er dem, der er tale om. Men skulle det efterfølgende vise sig, at det kun er de selskaber, som betjener ruterne i dag, der byder, hvad er så konsekvensen af det? Den værste mulige konsekvens er, at man har haft omkostninger til et udbudsmateriale og må konstatere, at der ikke er bydende til den form for færgeruter, og skulle der vise sig at være det, får man de fordele, der kan være ved at afholde en licitation.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Det må være sket et eller andet i Dansk Folkeparti hen over julen og årsskiftet. Jeg ved ikke, hvem der har slået hovedet eller slået en kolbøtte, men i hvert fald var det sådan tidligere, hvis vi skal bore lidt i det – det er jo en meget vigtig debat i dag, også om hvem, der har sagt hvad og har gjort hvad tidligere, osv. – at fru Colette Brix var helt nagelfast: Der er ingen grund til at sende Læsøfærgen i udbud.

Jeg har forstået, at tidligere var det sådan, at alt, hvad der kom fra EU, var Dansk Folkeparti imod. Men nu er man for, og derfor er det jo interessant at vide, hvad det er, det skal bruges til. Hvis jeg forstår ordføreren ret, må det vel være sådan, at Dansk Folkeparti mener, at der er penge at spare ved at udlicitere Læsøfærgen, men hvilken garanti har hr. Poul Fischer fået i forbindelse med forhandlingerne med trafikministeren om det spørgsmål?

Jeg vil også godt spørge: Hvis det viser sig, at det bliver dyrere at drive færgen til Læsø i fremtiden, vil hr. Poul Fischer så garantere selskabet og læsøboerne, at de bliver holdt skadesløse, hvis det viser sig, at det rent faktisk bliver dyrere som følge af et udbud? Hr. Poul Fischer sagde, at der er garanti for, at den nuværende sejlplan også gælder i fremtiden, men er det også ensbetydende med, at Læsø får en speciel ordning med to færger, som kan sættes ind i højsæsonen og som erstatningsfærger? Er det med i de krav, man har stillet til trafikministeren?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Der var mange spørgsmål, men jeg har holdt et stille og roligt nytår, så der har ikke været tale om nogen kolbøtte.

Hr. Bjarne Laustsen spørger, om vi vil være med til at garantere læsøboerne, at de ikke lider noget tab ved en eventuel licitation. Jeg forstår det overhovedet ikke. Hvordan kan der blive tale om et tab? Jeg går ud fra, at de, der driver ruten i dag, byder på den ud fra de priser, de har i dag, for dem er man jo altid sikker på. Den eneste omkostning, man kan risikere at blive påført yderligere, er til udbudsmateriale og licitation og de annonceringer, der hører med. Hvis der kommer andre på banen og byder til lavere priser, må det jo alt andet lige være ren gevinst.

(Kort bemærkning):

**Bjarne Laustsen (S):**

Vi har jo set tidligere, at et udbud rent faktisk har kostet penge. De penge skal jo betales af nogen, og hvis det ikke er læsøboerne, der skal betale dem, spørger jeg, om Dansk Folkeparti vil garantere, at det heller ikke sker.

Kl. 11.40

Et af de allerstørste problemer er jo, at vi ikke kan bruge virksomhedsoverdragelsesloven til at sige, at medarbejderne skal gå med over, og at de to færger skal med over i den nye konstruktion. Der er ingen forpligtelse til det, men er det ultimativt for Dansk Folkeparti? Hvis ministeren kommer hjem og siger, at grænserne kan han ikke røre ved, men han kan heller ikke få overdragelse af mandskab og materiel igennem, betyder det så, at Dansk Folkeparti står af og er enige med den øvrige opposition? Hvordan forholder det sig? Der er flere forskellige elementer i sagen, og derfor er det da interessant at vide for Læsø, hvordan og hvorledes Dansk Folkeparti står i sagen.

Hidtil har vi stået last og brast og sagt, at der var ikke nogen penge at spare. Men nu tror man, der er penge at spare, og hvis det modsatte viser sig, må Dansk Folkeparti jo tage det på sin kappe og være med til at holde Læsø skadesløs.

(Kort bemærkning):

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti påstår ikke, at der er penge at spare, for det er vel kun licitation på et efterfølgende tidspunkt, der kan vise det. Men vi har forholdt os til, hvad der er realistisk, og vi mener, at læsøboerne og de skrivelser, vi har fået fra Nordjyllands Amt og Læsø Kommune, giver udtryk for, at det vil give voldsomt store problemer – dels at de skal i udbud, men ikke mindst det faktum, at hvis de ikke selv vinder licitationen, er der ikke nogen til at overtage færgerne, og det bliver et stort problem for Læsø, hvor alle medarbejderne bor.

Derfor har vi valgt at prioritere. I det forslag til vedtagelse, der er fremsat, beder vi ministeren arbejde for, at på de færgeruter, der eventuelt måtte komme i udbud, bliver materiel og medarbejdere overdraget. Man kunne måske have gået et skridt videre, men det er jo en prioritering.

(Kort bemærkning):

**Svend Heiselberg (V):**

Nu er det jo ualmindeligt, at Venstrefolk er imod udbud og liberalisering i det hele taget, men jeg vil gerne spørge hr. Poul Fischer, om det ikke er almindeligt, at når noget går i udbud, får man i reglen lavere priser på grund af, at man får konkurrence osv.?

(Kort bemærkning):

**Poul Fischer (DF):**

Jo, jeg kan kun bekræfte, at sådan er det, såfremt der er et tilstrækkeligt antal bydende. Men det, der har været hele humlen her, er, at man har opereret med 42 færgeruter, og at der i hvert fald for hovedpartens vedkommende – vel også de 37, som vi satser på – ikke vil være et så stort antal bydende, at det berettiger til, at der bliver afholdt en licitation.

**Formanden:**

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

**Kaj Ikast (KF):**

I starten af 1980'erne sad jeg i udvalget for småøerne, og vi lavede aftaler med alle småøerne. Der blev lavet mange særtaftaler, således at de, der benyttede færgen, skulle bo på øen, den person, der sejlede færgen, skulle bo på øen, og de, der var i reserve, skulle bo på øen. Vi lavede en masse undtagelser, som var udformet specielt til hver eneste ø, vi besøgte.

I dag taler vi om nogle af de 42 øers færgeforbindelser. De er kreeret til hver enkelt ø i Danmark, som de er det i Finland, som de er det i Grækenland, og som de er det i England. Det var den eneste mulighed, man havde for overhovedet at kunne overleve og få øerne til at fungere.

Efter at ministeren har forespurgt i amter og kommuner, synes jeg, har han kørt et godt løb. Jeg synes, det er en pæn måde, han har fået forhandlingerne i gang på, selv om man jo sagtens kan sige: Mere, mere, mere. Vi går ind for udlicitering, det sker bl.a. for at begrænse priserne, og det lægger vi ikke skjul på. Vi er ikke bange for at tage licitationer, det har vi aldrig været, og det har været med til at holde priserne nede i masser af tilfælde. Ikke alle tilfælde har været store succeser, men de fleste af dem er virkelig gode succeser.

Kl. 11.45

Jeg synes, at man lægger et niveau i forhandlingerne. Det har ministeren gjort, og det skal

han have støtte til. De 100.000 passagerer er vi enige om, og den ene million euro er i hvert fald jeg enig i, for så har man et mål, som man sender til Kommissionen.

Kommissionens forskellige kommissærer, som arbejder med de opgaver – jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det jo ikke bare er transportkommissæren, der arbejder med disse forhold på de små øer – skal være enige. Når de så i Finland hører om debatten her i Folketinget, og når ministeren om lidt får opbakning til de krav, vil de i hvert fald ikke gå under de krav, som Danmark har, og så kommer vi til at være med til at lægge niveauet. Hvis der så er fem ruter tilbage, der skal i licitation, så gør vi det. Så er der i hvert fald en stor chance for, at prisen bliver lavere.

Netop det, der står i det forslag til vedtagelse, som er fremsat af regeringspartierne og Dansk Folkeparti, at man skal forsøge at arbejde for, at rederne skal overtage det materiel, der er der, og det personel, der er der, betyder, at vi altså har forladt alle de 37 småøer, som vi var ude at kære forskellige opgaver for. De får lov til at køre videre. Det siger jeg tak for, for det er ikke til at lave om.

Men hensyn til dem, der er større, skal vi jo altid på et eller andet tidspunkt sætte en grænse for, hvor vi vil have udbuddet. Det har ministeren så gjort, og det synes jeg at han skal have opbakning til. Så kan andre synes noget andet, det er for så vidt op til den enkelte, men jeg synes, det er naturlige krav at gå ind i forhandlingerne med.

Det kan så godt være, at andre lande kommer og vil have det højere, og så må ministeren tage det ansvar, at han må gå ind i de forhandlinger. Men jeg er stolt af, at det er Danmark, der er førerlandet i de forhandlinger og presser Kommissionen. Det synes jeg at der skal falde i hvert fald nogle rosende udtalelser om i dag.

Jeg vil kun sige, at hvis vi får fem udbud, så lad os tage dem: Kan ministeren forhandle sig frem til andre ting, siger vi også tak for det. Men der skal være en grænse, hvorfra vi har udbud, det går jeg ind for.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Det er ganske svært at forstå tankegangen i det, hr. Ikast siger, for hr. Ikast siger, at det er Danmark, der ligger i front i feltet af de lande i EU, der er interesserede i det her. Hr. Ikast går så ud fra, at de andre lande ikke vil gå under Dan-

mark, så det altså er Danmark, der lægger niveauet, men hvorfor lægger Danmark så ikke ud med at sige til sine samarbejdspartnere: Vi vil godt have alle 42 med, så vi foreslår f.eks. 2 mio. euro som grænse, for det sikrer, at Læsøfærgerne ikke skal i udbud?

Som hr. Kaj Ikast fremstiller det, vil der faktisk være mulighed for at skabe alliancer med andre EU-lande i forhold til det niveau, Danmark spiller ud med. Men hvis Danmark ikke spiller ud, er det på forhånd sikkert, at niveauet kun bliver det, Danmark har foreslået, for det er Danmark, der ligesom slår tonen an.

Det, hr. Ikast siger, er jo i virkeligheden, at Danmarks forhandlingsstrategi, hvis man vedtager hr. Icasts eget forslag, er temmelig tåbelig, fordi man på forhånd har afskåret sig fra efterfølgende at forbedre det. Jeg vil godt bede hr. Ikast forklare, hvorfor han på forhånd vil begå en sådan fejltagelse.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Der er bl.a. den forskel på hr. Keld Albrechtsen og mig, at jeg har været minister. Jeg har siddet og forhandlet de her sager nede i EU, og jeg ved, at når man har fundet et niveau, som man har en chance for at komme igennem med, skal man lade være med at sige, at så vil man også have det og det, inden man ved, hvor de andre lande står.

Jeg synes, det er en uhyre fornuftig taktik, ministeren har valgt. Han ved, at han kan komme igennem med om ikke det alt sammen så det meste af det. Så kører han det igennem og får en succes. Hvis han derimod skulle følge hr. Keld Albrechtsen, vil han komme derved med noget, som endnu ikke har været forhandlet. Skal han så komme hjem med en skandale, fordi han ikke har fået noget igennem? Jeg synes, det er et naturligt niveau, ministeren har forhandlet sig frem til, og derfra skal der være udbud.

Derfor tror jeg, at Finland vil støtte det, at Grækenland vil støtte det, at England vil støtte det, at Irland vil støtte det, og det vil stille og roligt komme på plads, måske med enkelte forbedringer.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Hr. Kaj Ikast har utvivlsomt utrolig mange erfaringer som minister.

Hr. Kaj Ikast siger, at man må tage udgangspunkt i det realistiske, altså i det, som man forfatter at man kan få igennem, men hr. Kaj Ikast har jo selv sagt, at det kender vi ikke noget til endnu, fordi det faktisk er Danmark, der spiller en afgørende rolle i at fastlægge, hvor de lande, der er interesseret, vil lægge sig, og at det endda kan være, at de lande vil kræve forbedringer af det danske udspil. Hr. Ikast sagde selv, at det endda kan være, at de vil gøre det bedre end det, hr. Ikast har foreslået, men hr. Ikast vil ikke selv lægge ud med at gøre det bedre.

Det hænger jo ikke sammen, for hvis man netop skal gå ind på hr. Ikast's egen logik med at forhandle så godt som muligt, skal man da ikke begynde med at sælge ud af noget, som man måske med lidt snilde – hr. Ikast kan hjælpe sin minister med det – kan få igennem.

Det er simpelt hen dårligt arbejde, hr. Ikast lægger op til. Hr. Ikast har ikke undersøgt sit terræn. Han ved rent faktisk ikke, hvor det punkt ligger, hvor man kan få det igennem, og så begynder han at give køb på forhånd. Det er ikke ret dygtigt. Man må kunne gøre det lidt bedre – for nu at citere en tidligere statsminister.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Det lyder meget smigrende, men det er jo ikke så tilfældigt, som hr. Keld Albrechtsen vil gøre det til. Det har været forhandlet i Coreper, det har været forhandlet med de forskellige embedsmænd, med Kommissionen, med de forskellige kommissærer i de forskellige udvalg, og der har man en meget stærk fornemmelse af, når man først har siddet dernede som embedsmand i mange år, hvor niveauet ligger.

Så kan hr. Keld Albrechtsen sidde herhjemme med klare øjne og se lyset forude og mene, at alle andre er dumme. Men man skal nu en gang imellem høre efter, hvad de, der virkelig arbejder med det og er vant til at finde ud af, hvor niveauet ligger, og hvad vi kan komme igennem med, siger. Det er det råd, ministeren har fået.

Jeg synes, det ligger på et ganske naturligt niveau, når man kigger ud over resten af EU. Vi har nemlig chancen for, at de helt små øer er reddet fra disse specialordninger, men når vi kommer op på de andre størrelsesordener, er det helt naturligt med et udbud.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har også haft svært ved at forstå det. Jeg synes, at hr. Ikast svinger mellem at sige, at det her er det, vi kan opnå, for så lige efter at sige, at det er her, grænsen skal ligge.

Hvis man nu går ind for, at det er fornuftigt med udbud, hvis de er store nok, så spørger man: Hvor er grænsen henne? Det kan da godt være, at man kan få fordele for Læsø ved at få det i udbud. Det er jo derfor, man gør det. Man gør det jo ikke for at gavne andre end beboerne, og det skal man huske.

Jeg kan ikke høre i hr. Ikast's udspil, om det handler om, at Det Konservative Folkeparti mener, at grænsen ligger rigtigt, eller om det handler om, at det er det, vi i øjeblikket mener at vi kan få.

Hvis det er det sidste, er jeg da enig med hr. Albrechtsen i, at det ikke er så fikst at starte med at gå ud med sine minimumskrav i stedet for at gå ud med det høje krav og så kunne forhandle nedad. Så kan man da kun havne i den samme ynk som sidst, hvor vi kun fik de 100.000 og ikke fik andre begrænsninger.

Enten fastsætter man kravene så højt, som man mener de skal ligge, eller også lægger man dem ikke, fordi man ikke mener, de skal ligge højere end der, hvor de er. Er Det Konservative Folkeparti fuldt tilfreds med det, og mener man, at det er en fordel for Læsø, at det kommer i udbud?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at jeg har overhovedet ikke omtalt Læsøfærgen, ikke en eneste gang, og den var ikke omfattet af de små øer, som jeg var med til at arbejde med i sin tid. Jeg har talt om det niveau, som ministeren er kommet hjem med, og det niveau, ministeren er kommet hjem med, føles, som om det ligger rigtigt. Det er deromkring, vi skal søge.

Så kan det godt være, at fru Margrete Auken siger, at det skal være 1,1 mio. euro i stedet for 1 mio. euro. Jamen det tør jeg ikke at sige, for jeg har ikke siddet med ved forhandlingerne om det. Det har embedsværket, der sidder dernede i hjørnet, og de kender alle de andres synspunkter.

Det kan da godt være, at når Danmark har fået det her igennem, er der nogle lande, der gerne vil have en bedre løsning, og måske kan de få den igennem. Det tør jeg ikke at sige, men

så vil jeg da ikke forhindre ministeren i at gå ind i en forhandling der.

Men jeg synes, at det, der står i det her forslag til vedtagelse, er meget væsentligt, nemlig at der skal arbejdes for, at både materiel og personel skal overtages af rederen. Det er jo det samme forhold, som vi i mange år har haft i andre sammenhænge, nemlig inden for busmarkedet, hvor det er helt normalt. Der har det kørt ganske godt.

Kl. 11.55

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Det, ministeren indtil videre er kommet hjem med, er vi jo enige om ikke er godt nok, for det er de 100.000. Det er ikke godt nok. Det andet har vi jo, og resten håber vi at få, men vi har det jo ikke endnu. 100.000 er ikke godt nok. Det er vi da enige om. Vi skal have den anden begrænsning ind, ellers er der ret mange af de færger, der er prissgivet. Det går jeg ud fra at vi er enige om.

Så spørger jeg, når nu hr. Ikast bruger formuleringen at komme hjem med noget, der er bedre, hvad betyder så bedre? Hvis det er bedre at få en højere grænse end den ene million, er det for ydmygt at starte med at sige 1 million. Hvis man derimod mener, at det er bedre – undskyld, jeg nævner Læsø, men det er den rute, hvor vi endnu ikke har set, hvordan det bliver – at komme i udbud, hvilket man har sagt til bornholmerne, kan man da ikke komme med formuleringen at komme hjem med noget, der er bedre. Så skal man da som udgangspunkt starte med at sige: Vi slås også for det.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg siger, at 1 mio. euro er nok det rigtige. Det er min fornemmelse, men jeg sidder ikke med ved forhandlingerne. Det gør ministeren, og det gør embedsapparatet. Og de kan bedre, når de er på stedet, finde ud af: Hvad er den rigtige grænse, vi kan komme igennem med for hele Europa? Hvad er det rigtige?

For Danmark ser jeg det her som det rigtige. Det vil jeg gerne sige. Jeg synes, det passer. Og så kan man sige på Læsø, at det er helt forkert. Jeg tror, de får billigere priser: Og når ministeren nu kæmper for, at de får lov til at beholde personalet og det materiel, der er til rådighed, så har han faktisk gjort ret meget for Læsø. Nu har jeg nævnt det.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Vi er jo flere, der har stillet spørgsmålet til hr. Ikast om, hvad grunden er til, at man har valgt det her meget moderate forhandlingsudgangspunkt. I stedet for ligesom effektivt at gøre noget ved problemerne vælger man det her meget moderate udgangspunkt.

Der svarer hr. Ikast så: Hvis man tager det her udgangspunkt og kommer hjem og har fået det igennem, så kommer ministeren hjem med en succes, men hvis man derimod havde krævet noget mere og ikke kunne få det igennem, ville ministeren komme hjem med en skandale. Det er nogenlunde ordret, hvad hr. Ikast sagde.

Det får mig så til at spørge: Er det her udelukkende et spørgsmål om valgtaktik? Er det udelukkende et spørgsmål om, at ministeren skal sikres en succes frem til det kommende EU-valg f.eks., og at det nødtigt skulle komme til at fremgå for tydeligt, hvor dårligt EU egentlig er for udkantsområder og de små øer? Er det derfor, at man har lagt sig fast på det her moderate udgangspunkt?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nej, det er det ikke. Jeg sagde udtrykkeligt i starten, at min kærlighed til de små øer er der stadig væk, og at jeg var med til at lave det i sin tid. Alle de små øer får det, som de har det i dag. De, der får over 1 mio. euro, skal i licitation, fordi der er der chancer for, at det kan blive billige. Det er min filosofi.

Det har intet at gøre med, om det er en succes for ministeren. Det vil ikke være en succes for ministeren, hvis de 37 andre småøer ikke reddes. Det vil jeg gerne sige. Hvis han kommer hjem med et resultat, hvor de alle sammen skal i udbud, så bliver det svært for de små øer. Og hvis vi skal have en retssag, vil jeg også sige, at det ikke er en succes.

**Formanden:**

Så er det hr. Søren Søndergaard for en sidste kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Vi kan selvfølgelig diskutere det spørgsmål om, hvorvidt det rent faktisk er en fordel at få de her ting i udlicitering. Vores opfattelse er jo den, at hvis udliciteringen har fundet sted og kommunen f.eks. har afviklet sin kapacitet til at gøre



det, så står de, der har overtaget driften, i en stærkere situation – om ikke andet så i næste udbudsrunde – og så bliver man lige pludselig nødt til at acceptere nogle ting, som man måske ikke som udgangspunkt skulle acceptere. Det har vi jo set andre steder i landet i forbindelse med udliciteringer.

Det spørgsmål, jeg vil stille hr. Ikast, er: Hvorfor kom hr. Ikast selv ind på spørgsmålet om, at det ville være en succes for ministeren, hvis han kom hjem og fik de her ting igennem? Er det ikke fuldstændig ligegyldigt? Er udgangspunktet for den danske forhandlingsposition ikke, hvordan vi varetager den danske befolknings interesse, og ikke, om det virker som en succes for ministeren eller ej?

Kl. 12.00

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jamen det er sammenfaldende. Hvis ministeren, som er folkets tjener, ikke gør det bedst mulige for befolkningen, er han jo ikke minister. Så de to ting må altså være sammenfaldende. Derfor ser jeg ingen forskel.

**Formanden:**

Hermed kan vi sige tak til hr. Kaj Ikast.

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00. Den næste ordfører er fru Margrete Auken.

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.00

**Forhandlingen genoptoges**

**Margrete Auken (SF):**

Denne her sag har altså udviklet sig tosset. Jeg synes i og for sig, at der lå et meget udmærket oplæg i ministerens besvarelse. Vi står med en sag, hvor Kommissionen har kludret, og det ved den, det er helt tydeligt.

Da man fik de der krav igennem med, at alle de der færger skulle i udbud, havnede vi i den elendige situation. Nu er man i gang med at tage fat på den. Nogle af os mener måske, at man godt kunne have kørt sin forhandlingsstrategi noget kraftigere, end man har gjort. Nogle kun-

ne måske endda fristes til at spørge, om det ikke havde været en sag, der skulle have været taget op under det danske formandskab, da vi er blandt dem, der virkelig har problemerne i EU, og været taget op med en kraft, så det kunne have ladet sig gøre.

Men det korte af det lange er jo, at vi står her, hvor vi, så vidt jeg kan høre, har en model, hvor vi kunne have snakket os hen i retning af: Hvad er det for nogle krav, vi skal have forhandlet os frem til? Vi sidder faktisk i en god situation for at gøre det.

Jeg tror, det er meget letsindigt af ministeren at være lidt for løs på hånden med truslen om Domstolen. Jeg tror ikke, at vi er i en situation, hvor vi bliver slæbt for Domstolen. Jeg tror ikke, at Domstolen har spor lyst til at sige, at nu skal Danmark ødelægge livet på de små øer.

Vi har jo vundet sager før. Altså i sagen om madsminkedirektivet blev der jo også truet med, at hvis vi ikke makkede ret, blev vi slæbt for Domstolen. Vi makkede ikke ret, vi blev slæbt for Domstolen, og vi vandt – sådan noget kan godt lade sig gøre.

Hvis denne situation havde været håndteret godt, kunne man have sagt: Vi finder ud af, hvad det er for krav, vi faktisk vil stille. Så skal vi selvfølgelig ikke starte med at spille ud med det, vi som med minimum vil have. Vi skal selvfølgelig starte med at spille ud med det, vi som maksimum vil have. Der skal vi have det, der er bedst for de danske øer og fjorde. Sine steder vil det være bedst, at de får udbud, for det får vi det bedste resultat ud af, og andre steder vil det altså bare betyde, at vi fordyrer det hele, måske endda med fare for, at vi får ødelagt deres færgeruter.

Hvis det var det, man havde gjort, også ved debatten i dag, og havde fortsat med at gøre, havde vi haft en fair chance for, at vi kunne være landet på noget nogenlunde fornuftigt.

Nu er vi i den situation, at regeringen har så travlt med at sige, at de ikke kan få andet ud af det end det, de står med her. Man tumler rundt. Altså bare, da vi hørte den konservative ordfører, som sagde, at det var det bedste, og lidt efter sagde han, at det var det, man kunne få. Det var også det, der blev sagt af Dansk Folkepartis ordfører. Det er ikke til at høre, hvad det er for en forhandlingssituation, vi er i. Det synes jeg er ærgerligt.

Derudover er der jo en hel masse ting, der kunne spilles på i denne her sag. Det her er udpræget et af de steder, hvor man kunne have

sagt, at det COSAC-samarbejde, der var nogle af os der arbejdede for for et par år siden, men som blev væltet af først og fremmest Venstre, havde været oplagt at tage fat på her, for der taler vi med hinanden på tværs af parlamenterne, fordi vi står med et fælles problem i en række EU-lande.

Kl. 13.05

Jeg har ikke kunnet høre i regeringens oplæg, at man har tænkt over, hvordan vi bruger alle de midler, vi har til at få denne her sag landet rigtigt, men at man på forhånd har sagt, og jeg håber, at jeg hører forkert: Vi kan maksimalt få det og det ud af det; det er måske det bedste, men det ved vi ikke, og vi er da glade, hvis der er nogen, der går lidt videre end os, for så kan vi få noget, der er lidt bedre, men det ved vi så heller ikke.

Man tænker ikke på, hvordan vi kan få resten af det her system til at fungere, og hvordan vi får fat i dem, der er dybt optaget af at få de her småøers og andre små færgeruter til at virke.

Jeg ville nok have anbefalet min gruppe, at vi under alle omstændigheder støttede regeringens forslag til vedtagelse, men jeg synes ikke, det er trygt, for jeg kan ikke høre, hvad det er for nogle ikkekræfter, der bliver sat bagved i den forhandling, og så er det nok bedre, at vi holder fast ved, at vi skal derhen, hvor vi siger, at vi skal have det bedste hjem, for vi skal sikre, at det er i orden for de øer, det drejer sig om. Derfor må det under alle omstændigheder være dér, vi må sætte kræfterne ind, og så kan vi jo ikke uden videre gå ind og støtte et forslag, hvor man som udgangspunkt ikke er sikker på, at man beder om det bedste.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

En stor del af tiden i dag har været brugt på at diskutere, hvad historien er i den her sag. Det vil jeg ikke gøre mig klog på, dels fordi jeg ikke har været trafikordfører i mere end 2½ år, dels fordi jeg må sige, at for mig lyder det umiddelbart, som om både tidligere og den nuværende trafikminister har arbejdet ganske ihærdigt på at undgå den groteske situation, at meget små færgeruter skal igennem et stort bureaukrati uden nogen som helst mening, og at der er bred enighed i dette Folketing om, at vi skal have fritaget de små færger med under 100.000 passagerer, eller som ligger under 1 mio. euro.

Så er der diskussionen om de færger, som ligger over 1 mio. euro, som ligesom har været det andet ben i diskussionen. Jeg vil gerne sige, at

der har vi jo lidt erfaring. Der er tre af dem, der aldrig har været i udbud, herunder Læsøfærgerne, men der er også et par af dem, der har været i udbud, hvor der rent faktisk er blevet budt. Det vil sige, at udbuddet dog har givet mening. Derfor er det umiddelbart Det Radikale Venstres holdning, at vi ikke kan se, hvorfor Læsøboerne f.eks. ikke skulle have lov til at få prøvet, om de kan få en billigere og bedre færgebetjening gennem et udbud.

Så er det klart, at når man så har prøvet at lave udbud på de tre sidste, og det skulle vise sig, at der ikke er nogen, der byder, ud over staten, så har man jo en sag, hvor man kan gå ned og sige til Kommissionen, ligesom vi har gjort det i forhold til de mindre færger: Der kan I se, der er ikke nogen, der byder, er det så ikke meningsløst?

Men jeg må sige, at det er omvendt med de større færger. Vi ved altså, at der er nogle, der har budt på bl.a. Samsøfærgerne, så synes jeg da, det er værd at prøve, for man kan altså få gode resultater ud af det for passagererne. Det må også gælde for den kollektive trafik, at vi forsøger at optimere brugen af pengene så godt som muligt.

Det Radikale Venstre støtter altså op om den forhandlingslinje, der er i EU, og vi forventer, at ministeren lever op til alle de løfter, han har givet i dag.

Vi kan ikke støtte forslaget til vedtagelse fra hr. Keld Albrechtsen, hr. Niels Sindal og fru Margrete Auken, fordi de netop siger, at al færgetrafik pr. definition skal undtages for udbud. Det er vi ikke enige i. Hvis det viser sig, at det er omsonst, vil vi være med til, at de undtages, men ikke før.

Derudover er det os også meget magtpåliggende, at det selvfølgelig sker i fuld overensstemmelse med EU-reglerne.

På den baggrund vil vi støtte det af regeringen og Dansk Folkeparti fremsatte forslag til vedtagelse.

#### **Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det fru Margrete Auken. Ordføreren skal lige blive og stå til regnskab for sin tale.

(Kort bemærkning).

#### **Margrete Auken (SF):**

Det lød nu da, som om man kunne tro, at Det Radikale Venstre siger, at de ser EU-reglerne, som om de næsten er lavet af Gud. Det vil sige, at man ikke skal forsøge at lave dem om.

Men vi er jo i forhandling i øjeblikket, der sker noget i øjeblikket, men jeg synes ikke, at regeringens spiller tilstrækkelig stærkt ud. Vi har kun fået et meget forvirret billede af de tre sidste ruter og ikke en klar melding om, at alt tyder på, at det er til gavn for de tre-fire ruter, at de kommer i udbud. Samsørutens har en anden baggrund, den er en del af Storebæltsforliget, så jeg ved ikke rigtig med den.

Jeg synes, vi skal være sikre på, at vi ikke bare sender Læsøboerne ud i noget snavs, fordi vi ikke gør vores arbejde ordentligt. Og det har været dyrt, meget dyrt, for de mange småfærger, der har været forsøgt bragt i udbud i 2000.

Kl. 13.10

Så jeg vil godt lige spørge hr. Martin Lidegaard, om han dog ikke vil være lidt åben over for, at man måske lige tænkte sig om; om vi ikke kan få lidt bedre belæg for det end bare at lave det, altså hvor vi prøver os frem, og så ser, hvor det går galt.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er jo utrolig vanskeligt at vide, om der er nogen, der vil byde, før man har lavet et udbud. Vi ved om de små – vi har haft en række af dem i udbud – at det jo viste sig klokkeklart, at der ikke var nogen, der ville byde på dem. Derfor synes jeg, det er helt logisk at lave den kobling, så det for de resterende små, der ikke har været i udbud, men som har nogenlunde samme størrelse, gælder, at de så ikke omsonst sendes i udbud. Det er vi alle sammen enige om.

Så er der de store, og det er fuldstændig rigtigt, at »Samsø« og, havde jeg nær sagt, hver enkelt af de her ruter jo næsten har deres egen historie, og netop af den grund er det jo også svært at lave en slags undersøgelse af, om nogle vil byde. Det er jo det.

Hvis man skulle gøre det, skulle det jo være det, man kunne kalde en form for afgivelse af interessebud, men det er man jo også imod i den vedtagelse, som bliver lagt frem af Enhedslisten, Socialdemokratiet og SF. Man ønsker heller ikke en, om jeg så må sige, mildere form for runde for at vurdere, om der er en interesse, før man kaster sig ud i det store bureaukrati. Jeg kunne egentlig godt synes, at det kunne være et meget fornuftigt sted at lande også med de store færger, at man foretog en sådan.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jamen vi er i øjeblikket i en forhandlingssituation. Jeg er jo ikke så imponeret, som regeringen selv er, over, hvad den har opnået indtil nu. For den har jo ikke opnået andet end grænsen med de 100.000 passagerer.

Det, man spiller ud med nu, er, så vidt jeg kan se, et minimumskrav om 1 mio. euro. Jeg går ud fra, at hvis vi får noget, der er ringere end det, er vi i en meget dårlig situation. Det vil sige, at regeringen nu tager af sted og har det med at skulle forhandle med, som i virkeligheden er det mindste, de må komme hjem med.

Det er på den baggrund, at vi har bedt om det og sagt, at nu skal vi sikre dem. Der står jo ikke alle færger i det her. Det gør der jo ikke. Altså »Bornholm« er f.eks. ikke med af gode grunde. Men hvis man havde kunnet sige, at jamen vi kan godt dokumentere, at vi er så nogenlunde trygge ved, at det vil være til skade for de andre, hvis ikke de får lov til at bruge et udbud, så var det et godt udgangspunkt.

Men vi sender faktisk regeringen af sted med det nu. De har været af sted med det før, og de vandt det ikke. De har været svage forhandlere, og der er ikke andet end det mindst tænkelige. Jeg vil da i hvert fald spørge hr. Martin Lidegaard, om han ikke er enig i, at hvis de får noget, der overhovedet er mindre end det, der ligger her, så har vi faktisk en meget dårlig situation, og så er det bedre at sørge for, at den bliver prøvet ved Domstolen, end at man lader de øer gå nedenunder og hjem.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Forhandlingerne er i gang, som fru Margrete Auken meget rigtigt siger, og man kan jo altid diskutere, hvad den bedste forhandlingsstrategi er. Er det at starte med overbud for at have noget at give af, eller hvordan skal man lægge det? Det er i hvert fald ikke nogen særlig god forhandlingsstrategi for et land at diskutere dets egen strategi meget åbenlyst, vil jeg sige.

Men jeg vil give fru Margrete Auken så meget som, at jeg mener, at den rigtige grænse går ved 1 mio. euro, og at det er vigtigt, at materiellet og færgerne følger med, hvilket også er en vigtig del af det. Det, vi støtter i dag, er jo lige præcis det. Deraf kommer selvfølgelig også, at hvis det bliver væsentlig mindre, så vil vi ikke være tilfredse med det.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt spørge hr. Martin Lidegaard, om det er en særlig interesse, om det er vigtigt for Det Radikale Venstre at få f.eks. Læsøfærgerne i udbud? Eller om det er noget, hvor Det Radikale Venstre siger, at hvis man bliver tvunget til det, så vil Det Radikale Venstre affinde sig med det.

Men jeg synes, det er et vigtigt spørgsmål, for hvis det ikke er en livssag for Det Radikale Venstre at få Læsøfærgerne i udbud, ville det så ikke være klogere at gøre i det mindste forsøget på at undgå det, hvis det nu er sådan, at der ikke er nogen på Læsø, der ønsker at få den i udbud? Jeg ved ikke, om hr. Martin Lidegaard har undersøgt forholdene f.eks. på Læsø, men mig bekendt er der ingen der, i hvert fald ikke kommunalbestyrelsen, som har givet udtryk for, at de ønskede en udlicitering.

Hvis det ikke ligefrem er en livssag for Det Radikale Venstre, kunne man så ikke forestille sig, at man med Det Radikale Venstres tilslutning kunne sige til EU: Jamen lad os nu forsøge at få friholdt Læsø. Hvis det så ikke kunne lade sig gøre, så kunne Det Radikale Venstre sige: Nå, men o.k., så må vi diskutere situationen igen.

Det er bare et mindeligt håb om, at hr. Martin Lidegaard vil være imødekommende over for os.

Kl. 13.15

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er ikke et kardinalpunkt og en mærkesag for Det Radikale Venstre, at Læsøfærgerne skal i udbud, men det er omvendt heller ikke et kardinalpunkt eller en mærkesag, at den ikke skal, for nu er vi jo sådan set inde ved hele sagens kerne, nemlig om man tror på udbuddet som en mekanisme til at sikre, at man får den bedste og billigste betjening. Det tror Enhedslisten jo generelt ikke på.

Det er dog noget andet end udlicitering. Nu blandede hr. Keld Albrechtsen begreberne lidt sammen, men udbud er jo en måde at finde ud af, om man kan få en bedre service og en billigere tilgang for passagererne.

Det, som beboerne på Læsø har været stærkt optaget af, hvad jeg fuldt ud forstår, er jo arbejdspladserne, der er forbundet med Læsøfærgerne. Det er jo netop det, der er blevet lagt op til her: Dem skal man sikre følger med, fordi færgerne følger med i et udbud. Men jeg har svært

ved at forestille mig, at nogen på Læsø skulle have noget imod at få lavere billetpriser.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jamen det glæder mig at høre, at det ikke er en livssag for Det Radikale Venstre at få gennemtvunget dette udbud. Men når det er konstateret, mener Det Radikale Venstre så, at vi bør lytte afgørende til, hvad befolkningen på de pågældende øer mener?

Når jeg stiller det spørgsmål, som selvfølgelig er noget ledende, ligger der deri, at det kan være, at det ikke er én sag, der har livsvigtig betydning for Det Radikale Venstre. Det Radikale Venstre kan godt leve med, at den ikke bliver udliciteret. Og hvis nu befolkningen på de pågældende øer siger til Det Radikale Venstre: Vi vil så mindelig gerne bede jer om, at vi undgår det her, er det så noget, der kunne formå Det Radikale Venstre til at drøfte det med kommunalbestyrelserne på de pågældende øer og måske lade sig påvirke af, hvad kommunalbestyrelserne siger til Det Radikale Venstre?

For når det netop ikke er et kardinalspørgsmål for Det Radikale Venstre med den her specielle udbudsrunde, så kunne man da godt give det en chance.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det Radikale Venstre lytter altid gerne til alle gode argumenter fra alle berørte aktører, det er et ret fast princip. Men det er også et meget fast princip for vores parti, at når vi indgår regler på internationalt plan eller på europæisk plan, så overholder vi dem.

Og da der nu er nogle regler på det her område, som altså er der, som vi er enige med Enhedslisten og alle andre partier i ikke er gode, og som derfor skal ændres, så er det tilsagn, jeg først og fremmest vil give, da at gå aktivt ind i kampen for at få ændret de regler og give fuld opbakning til ministeren i de forhandlinger, ministeren skal i gang med nu.

Så det spørgsmål, Enhedslisten i virkeligheden stiller, er, om vi så også synes, at ministeren skal kæmpe for de fem sidste færger, og om vi vil støtte den kamp. Til det vil jeg sige, og det kan man så kalde en meget radikal holdning: Hvis ministeren skulle komme hjem med hele pakken, som flere har sagt, så vil vi ikke modsætte os det. Men det er ikke et meget stort ønske fra radikal side, for vi synes faktisk, at der

kan være en idé i at afprøve markedet, bl.a. fordi man, hvis man får afprøvet det, så har det rigtig gode argument for at gå tilbage til Kommissionen og sige: Hvorfor skal vi overhovedet have det?

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Jeg må tilstå, at jeg faktisk tror, at Det Radikale Venstre er betydelig mere forhuppet på det her udbud, end måske hr. Keld Albrechtsen gav udtryk for. Jeg tror faktisk, at det er en kernesag for Det Radikale Venstre at få det her i udbud, og derfor kan jeg jo heller ikke rigtig forstå, hvorfor det skal stoppe ved den der ene million euro. Hvorfor skal det stoppe der?

Man har nogle erfaringer, men der kan jo komme nye udbydere, og der kan jo komme nye færger, og der kan komme nye folk forbi, som har lyst til det. Hvorfor skal der ikke være et konstant udbud også af de mindste færger til småøerne, hvis det virkelig er sådan et vidundermiddel og der åbenbart ikke er noget problem i at lave udbud, for det koster åbenbart ikke noget? Eller koster det noget at lave udbud? Og hvem skal så betale det? Det er jo så godt med de her udbud.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Hr. Søren Søndergaard har jo fat i noget meget væsentligt, nemlig hvor er smertegrænsen? Hvor er mindstemålet for, hvad det kan betale sig at sætte i udbud? Det er enormt svært at sige noget generelt om, fordi det selvfølgelig skifter fra branche til branche.

Men på færgerne ved vi, at vi for ganske nylig har forsøgt os med nogle udbud på de små færger, som ikke gav mening. Omkostningerne var for store, og der var ikke nogen, der ville byde. Så skal Det Radikale Venstre være de første til at medgive, at så er der ikke nogen som helst idé i at prøve at sætte det i udbud. Det behøver man ikke at begrunde meget mere end som så.

Kl. 13.20

Men vi har også nogle andre erfaringer, nemlig at vi har sendt nogle af de større ruter i udbud, og der har været nogle, der bød. Det er på baggrund af de to erfaringer, at jeg måske synes, det er meget fornuftigt at prøve det af.

Det er rigtigt, at der jo er nogle omkostninger forbundet med at sende noget i udbud. Men så vil hr. Søren Søndergaard måske også medgive

mig, at det er set i danmarkshistorien, at der også er noget at vinde ved at gøre det.

(Kort bemærkning).

**Søren Søndergaard (EL):**

Jeg fik ikke helt fat på, hvad der var hr. Martin Lidegaards svar på, hvem der skulle betale de omkostninger. Jeg går ud fra, at Det Radikale Venstre naturligvis ikke mener, at det er borgerne, der skal betale de omkostninger, der er ved udbud, altså hele den administration og det bureaukrati, der skal opbygges omkring det. Jeg går ud fra, at vi kan få en klar melding om, at De Radikale vil finde en model, hvor det naturligvis ikke er borgerne, som skal betale det, da det jo ikke er dem, der har ønsket det her. Det må de, der gennemtvinger det, jo sørge for.

Jeg må indrømme, at selv om jeg forstår, at man selvfølgelig kan sige, at der er en grænse et eller andet sted, så må hr. Lidegaard også acceptere, at der er en grænse, hvor det for et bestemt rederi måske kan være en fordel at komme ind på markedet og måske køre uden noget særligt overskud den første periode, for at man så får de etablerede strukturer og den etablerede know-how fjernet, og dermed på et senere tidspunkt kan stille nogle andre krav. Det er jo det, der er problemet netop på de her mellemstore øer, at den risiko eksisterer.

Har Det Radikale Venstre overhovedet prøvet at tænke den tanke til ende, at der kan være tale om en overgangssituation, selv hvis man får det lidt billigere nu, til noget, der på længere sigt kan blive meget værre?

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er en meget stor debat, hr. Søren Søndergaard rejser om udbud og ikkeudbud, for jeg kunne nævne mange eksempler på, at man har vundet betydelige gevinster ved at sende det i udbud, og derfor er det selvfølgelig også naturligt, at de, der har den potentielle chance for at vinde noget, også er dem, der betaler udbuddet.

Jeg synes, det er mærkeligt med Enhedslisten, som normalt forfægter – med stor opbakning fra Det Radikale Venstre i øvrigt – at når man har indgået internationale aftaler, så følger man den selvfølgelig, indtil det er lykkedes en at lave dem om, og uanset hvad stemningen så er rundt omkring i landet, uanset, havde jeg nær sagt, hvad et flertal i Folketinget måtte mene, så kan man altså i nogle situationer godt synes, det er forkert, fordi man faktisk har nogle regler, der

siger, at man skal gøre noget andet. Det er normalt et fuldstændig fundamentalt princip for Enhedslisten, når man diskuterer FN-resolutioner, Irakkrig osv. – uden sammenligning i øvrigt. Det er det også for Det Radikale Venstre.

Det, der er forskellen på Enhedslisten og Det Radikale Venstre i den her sag, er, at vi fuldt ud går ind for den tanke, der ligger bag. Det skal bare ikke blive fuldstændig latterligt, som det er med de små færger.

Jeg vil også, hvis vi udbyder Læsø og der ikke er nogen, der byder på Læsøfærgerne, og det bliver én stor omkostning, være den første til at sige, at så vil Det Radikale Venstre hermed afgive garanti for at gå forrest i kampen for også at få afskaffet udbuddet for denne type færger.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det fru Tove Videbæk som ordfører:

**Tove Videbæk (KD):**

EU kræver jo, at offentligt støttede færgeruter, både de store og små, skal udbydes i licitation, og en væsentlig detalje i forbindelse med EU-kravet om udlicitering er, at de virksomheder, der byder ind på ruterne, ikke kan tvinges til at benytte de eksisterende færger, færgelejer og medarbejdere, men kan vælge at indsætte egne færger med eget personale på ruterne. Det er klart, at det har vakt en masse røre, og der er da også blevet forhandlet omkring det.

Trafikministeren forhandlede en aftale på plads i oktober 2003, og Kommissionen sendte så en pressemeddelelse ud om nogle nye og enklere regler på færgesområdet. De regler skulle indebære, at alle færgeruter med mindre end 100.000 passagerer årligt ikke fremover skulle tvinges i udbud. Men dermed er situationen for de mindre færgeruter jo slet ikke klaret, og for øjeblikket er det noget usikkert for dem.

Når der er tale om større færgeruter, kan der sikkert argumenteres for, at det er fornuftigt at sende ruterne i offentlig licitation, men der er imidlertid meget, der taler imod, at det er hensigtsmæssigt at udlicitere de mange mindre færgeruter, der betjener mindre øsamfund osv.

Det, som vi ser som de væsentligste argumenter for det, er nok følgende:

Færgeruterne udfylder jo for det første en social funktion forstået således, at disse færger er nødvendige for, at lokalsamfundene på de små øer kan fungere, så befolkningen ikke bliver iso-

leret. Det er nok ikke nogen guldrandet forretning at drive færgerne, der udelukkende eksisterer, fordi de modtager offentlig støtte.

Kl. 13.25

For det andet vil der i mange tilfælde ved en udbudsrunde også kun være én virksomhed, der byder ind på opgaven, efter al sandsynlighed den virksomhed, der allerede varetager driften. Derfor fristes den virksomhed muligvis til at skrue prisen i vejret, idet den ved, at den får opgaven uanset prisen.

For det tredje er det dyrt at lave udbud. Ifølge informationerne i diverse artikler koster det mellem et par hundredetusinde kroner og helt op til en halv million kroner at lave udbudsmateriale. For de små færgeruter er det mange penge, som i mange tilfælde efter al sandsynlighed munder ud i, at den samme virksomhed også efter licitationen står for driften, fordi der ikke er andre, der har budt ind. Hvis det sker, er pengene jo altså fuldstændig spildt.

Flere af de nuværende færger er skræddersyet til de ruter, de betjener. Mange af de mindre færger er bygget specielt til de lokale forhold og behov, der gør sig gældende på de enkelte ruter. Imidlertid kan man ikke, såfremt EU's krav gøres gældende, som de er nu, kræve, at den virksomhed, der vinder licitationen, skal benytte de færger, der allerede betjener ruterne. Men da færger og færgelejer er tilpasset de lokale forhold, kan de ikke forventes at indbringe noget særligt, hvis de sælges.

Det ville f.eks. være et stort problem for Ærø, der for få år siden købte to færger til sammenlagt 150 mio. kr. Det er penge, der i stort omfang vil være tabt, hvis et andet selskab vinder udbuddet og sætter egne færger ind på ruten.

Så med alle de her ting in mente, også forhandlingerne, som er i gang, kan vi sige fra Kristendemokraternes side, at vi godt kan støtte det forslag, der bl.a. siger, at Folketinget pålægger regeringen at arbejde for, at de færgeruter, der modtager mindre end 1 mio. euro om året, bliver undtaget fra udbudskravet, og at der i forbindelse med udbuddet af færgeruter skal kunne stilles krav om, at den nye reder overtager det materiel og det mandskab, der hidtil har be sejlet ruten.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører for forespørgerne i anden runde.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil gerne sige tak for debatten. Jeg tror under alle omstændigheder, at det har været meget nødvendigt også af hensyn til befolkningen på de øer, som i dag har været til debat med hensyn til færgeforbindelserne, at befolkningen der kan få et klart indtryk af, hvad der gøres, og hvad der ikke gøres for at sikre deres fremtid.

Debatten begyndte, synes jeg, positivt. Der kom nogle meldinger fra hr. Ikast og hr. Heiselberg, der kunne tolkes positivt, men det viste sig desværre at være tom snak. Længere henne i debatten lagde Dansk Folkeparti sig så pladask på maven for EU-damptromlen. Der er ikke mere EU-modstand tilbage i det parti, må vi konstatere, når man ikke engang kan være med til at vedtage et forslag om, at vi skal bede EU om at ændre reglerne, således at vi kan sikre færgerne. Det kunne man ikke engang være med til fra Dansk Folkepartis side.

Hr. Martin Lidegaard trådte videre i samme fodspor. Nu er det jo ikke overraskende, at Det Radikale Venstre lægger sig på maven for EU, det er ikke det, men hr. Martin Lidegaards synspunkt beroede på den misforståelse, at han troede, at det her var en debat om, hvorvidt vi skulle rette os efter EU eller ej. Nej, det er en debat om, hvad vi skal bede EU om. Der er der altså tre partier i Folketinget, SF, Socialdemokratiet og Enhedslisten, der har foreslået, at vi skal bede EU om at komme med en fornuftig løsning, simpelt hen, en løsning, som også svarer til tilkendegivelserne på de øer, hvis befolkning er afhængig af færgerne, nemlig at undgå udbud.

Så siger et flertal her i Folketinget: Nej, det vil vi ikke. Vi vil kun sikre nogle af færgerne. Fem af færgerne vil vi ikke sikre. Vi vil ikke engang bede EU om at sikre dem.

Det er en besynderlig position. Jeg tror, at de partier her i Folketinget, der indtager det synspunkt, vil få meget vanskeligt ved at forklare udeomkring i landet, at man på forhånd afskriver sig muligheden for at sikre vilkårene for fem af færgerne.

Kl. 13.30

Det er i løbet af debatten ikke lykkedes for nogen af ordførerne fra de tre partier – det er heller ikke lykkedes for ministeren – at sandsynliggøre, at vi står i en forhandlingssituation, hvor vi ikke kunne få det krav igennem. Det er ikke lykkedes at sandsynliggøre.

Tværtimod er det fremgået krystalklart af debatten, at Danmark spiller en ledende rolle

blandt de lande, der kæmper for at friholde færgeruterne, at Danmark har mulighed for at påvirke forhandlingsniveauet, at Danmark altså har en enestående taktisk situation derved, at de andre lande, som er interesseret i de her spørgsmål, lytter til, hvad Danmark siger.

Ikke desto mindre har man på forhånd ofret fem færgeruter, som man mener at man ikke kan få igennem. Man ved ikke, at man ikke kan få dem igennem, for det må jo komme an på en prøve, men den prøve ønsker man ikke at foretage. Det er en besynderlig måde at forhandle på.

Hvis det var forhandlinger imellem partierne i Folketinget, ville jeg da anbefale regeringen at forhandle på den måde, for så får vi andre jo tilsvarende meget ud af det. Men at vi skulle til at forhandle på den måde over for EU, at vi på forhånd skærer vores krav ned, uden at det er nødvendigt, er da helt ufatteligt.

Så har der været en række tilkendegivelser, der gik på, at det måske godt alligevel kunne være en fordel for f.eks. Læsøfærgerne at blive udliciteret. Men hvad sker der selv i den situation, hvor man forestillede sig, at der kom et privat selskab og bød og måske endda bød lidt billigere; så kommer næste udbudsrunde, og hvad sker der så? Så er den færgekonkurrence, der kunne være, ved at kommunen f.eks. kunne gå ind og byde igen, jo væk, for det skib er jo væk. Man har ikke længere noget skib.

Så er der etableret en monopolsituation, og så er det stensikkert, at i næste udbudsrunde vil det blive meget, meget dyrt. For det, man laver ved det, hvis man gennemfører udbuddet, er ikke, at man indfører konkurrence, det er, at man skaber et monopol. Hvis udbudsrunderne lykkes og der kommer et nyt rederi ind, skaber man reelt et monopol, fordi ingen længere vil kunne råde over konkurrerende skibe at sætte ind på færgeforbindelsen. Så på lang sigt vil et udbud blive skrækkeligt dyrt.

Det er altså en trist konklusion, der bliver på debatten. Der var nogle forhandlingsmuligheder. Dem vil man ikke udnytte, og det kan komme til at koste en ø som Læsø dyrt. Derfor kan Enhedslisten naturligvis heller ikke stemme for det forslag til vedtagelse, som regeringspartierne og Dansk Folkeparti har fremsat.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 46 af Svend Heisberg (V), Poul Fischer (DF) og Kaj Ikkast (KF) (se side 4135) vedtoges med 58 stemmer (V, DF, KF, RV og KD) mod 2 (EL); 40 (S og SF) stemte hverken for eller imod.

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 45 af Keld Albrechtsen (EL), Niels Sindal (S) og Margrete Auken (SF) (se side 4128).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 5) Første behandling af lovforslag nr. L 109:

#### Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om luftfart og ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v. (Jernbanereform).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 10/12 2003).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Gitte Lillelund Bech (V):

I Venstre støtter vi en fortsat liberalisering af jernbaneområdet, herunder liberalisering af togdriften og selvfølgelig også institutionelle tilpasninger til sikring af fortsat udbud og effektivisering. Det er faktisk, hvad L 109 vil bidrage til.

Lovforslaget lægger op til en ret klar og entydig opsplitning af henholdsvis de regulerende og de producerende funktioner i jernbanesektoren, og nu får vi altså adskilt virksomhedsorienterede opgaver fra myndighedsopgaver.

Kl. 13.35

Trafikstyrelsen får med lovforslaget tilført tilsyns- og godkendelsesmyndigheden inden for jernbanesektoren, og det betyder faktisk, at Trafikstyrelsen fremover kan sikre politiske beslutningsgrundlag, som inddrager både økonomiske, trafikale og sikkerhedsmæssige forhold.

Undersøgelsesopgaver i forbindelse med jernbaneulykker eller lignende lægges med lovforslaget sammen med opgaverne i den eksisterende Havarikommission for Civil Luftfart, og

så får vi altså en handlekraftig fælles uvildig havarikommission for både civil luftfart og jernbane.

Samlet set indebærer de her to dele af lovforslaget, at Jernbanetilsynets opgaver deles mellem den regulerende myndighed, Trafikstyrelsen, og undersøgelsesenheden, Havarikommissionen, hvilket også er i overensstemmelse med Kommissionens forslag til EU's anden jernbepakke.

Endelig er lovforslaget led i den fortsatte regelforenkling, som vi fra Venstre ønsker, idet de to love på jernbaneområdet samles i én lov, nemlig lov om jernbane.

Da vi jo i Venstre godt kan lide, at myndigheds- og institutionsstrukturen matcher det fremtidige behov og fremtidens jernbanesektor, kan vi selvfølgelig støtte lovforslaget.

### Første næstformand (Svend Auken):

Så er det fru Jytte Wittrock som ordfører.

### Jytte Wittrock (S):

Socialdemokratiet går ind for at sikre borgerne den bedste service og sikkerhed på de danske jernbaner. Vi ønsker ikke liberalisering for liberaliseringens skyld, som regeringen måske vil, men vi vil være med til at sikre borgerne service og sikkerhed.

Det foreliggende lovforslag lægger med sin sammenskrivning af lovene omkring jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed m.v. op til en forenkling af lovene på området. Det er positivt med sammenskrivning og forenkling, men vi har dog et par bemærkninger til indholdet.

Af lovforslaget fremgår det, at en person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må have en alkoholkoncentration på op til 0,2 promille i blodet, mens han eller hun udfører sit arbejde. Det er vi imod. En sikkerhedsklassificeret person har et ansvarsfuldt arbejde, og der skal ikke være uklarheder om, hvilken promille alkohol der må være i blodet under udførelse af det ansvarsfulde job. Promillegrænsen skal derfor efter vores mening være 0,0, som testes af politiet.

Lovforslaget lægger også op til, at en person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på de danske jernbaner, af Trafikstyrelsen kan tages ud af tjenesten, hvis vedkommende i privat regi har fået frakendt sit kørekort til et motorkøretøj.