



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 6. maj 2015
J. nr. 2015-496

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. januar 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Villum Christensen (LA).

Spørgsmål nr. 304:

Kan ministeren oplyse, om det er muligt i forhold til en fremtidig operatør at medtage sejladsen fra Bornholm til Sassnitz i Tyskland i det kommende udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm? Hvis ikke det er muligt at omfatte sejladsen til Tyskland af det kommende udbud, bedes ministeren redegøre for de lovmæssige hindringer, der umuliggør dette.

Svar:

Der er tale om et kompliceret spørgsmål, der er reguleret af EU's statsstøtteregler. Det er min vurdering, at EU-Kommissionen næppe vil være imødekommende overfor at udvide det kommende udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm til at omfatte færgeruten Sassnitz-Rønne. Det skyldes følgende tre overordnede forhold, som i vidt omfang hænger sammen.

For det første ydes tilskuddet til færgebetjeningen af Bornholm i dag og fremadrettet under henvisning til, at der er tale om en *public service*-ydelse, det vil sige en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse. EU-reglerne indeholder ikke bestemmelser, der i forhold til færgetrafik konkretiserer, hvad *public service* er eller hvor grænserne går, men forskellige EU-retskilder giver fortolkningsvejledning. Grundlæggende anerkender Traktaten om EU's Funktionsmåde (TEUF) i artikel 14 den rolle, som *public service* indtager i forhold til EU's fælles værdinormer, og den rolle, som *public service* spiller i forhold til at fremme *social og territorial samhørighed*. Det fremgår videre af den nævnte artikel 14, at *public service* skal ydes inden for traktaternes rammer og principper. Dette er med tiden blevet videreudviklet ved blandt andet domme fra EU-Domstolen, samt afgørelser og meddelelser fra EU-Kommissionen.

I *public service*-begrebet ligger en forudsætning om, at ydelsen skal komme et bredt udsnit af borgere og virksomheder til gode, ikke bare på Bornholm. Det er tilfældet for færgeruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge, som – med den rutestruktur vi har i dag – er afgørende for den danske infrastruktur. Det er en infrastruktur, som kommer et bredt udsnit af borgere og virksomheder til gode, ikke bare på Bornholm.



For det andet vil tilskud til færgeruten Sassnitz-Rønne indebære særlige og direkte fordele til det bornholmske turisterhverv derved, at formålet er at forsyne turisterhvervet med tyske turister. Tilskuddet (de offentlige midler) vil således blive anvendt med henblik på at påvirke turistmarkedet og give det bornholmske turisterhverv fordele, som det ellers ikke ville have haft. Ruten har dermed ikke samme karakter som færgeruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad, jf. ovenfor, uanset at de tyske turister, der rejser på ruten, har betydning for det bornholmske turisterhverv.

Det er vigtigt at holde denne problemstilling adskilt fra overvejelser over, hvorvidt turisterhvervet på Bornholm i øvrigt måtte være særlig udfordret og støtteværdigt, og endvidere adskilt fra turisterhvervets betydning for det bornholmske samfund. Sådanne overvejelser ændrer ikke grundlæggende ved, at formålet med at yde tilskud til færgeruten Sassnitz-Rønne er at understøtte det bornholmske turisterhverv – modsat for eksempel ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad, der anvendes meget mere generelt og er helt afgørende for at sikre social og territorial samhørighed.

For det tredje er det en forudsætning for public service-ydelser, at de ikke kan leveres af markedet på tilfredsstillende vilkår, herunder i forhold til pris og kvalitet. Det er oplagt, at færgebetjeningen af ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad ikke kan drives på kommerciel basis. Det viser de tidligere udbud og Transportministeriets beregninger af tilskudsbehovet for den kommende færgebetjening. Situationen i forhold til færgeruten Sassnitz-Rønne er anderledes, fordi trafikken i dag rent faktisk sker som fri trafik, det vil sige trafik, som operatøren, Danske Færger A/S, ikke er forpligtet til at udføre. Samtidig må det erkendes, at det forhold, at Danske Færger er forpligtet til at anvende en erstatningsfærge i visse situationer (i forhold til ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad) og rent faktisk ligger inde med en færge, har den afledte effekt, at rederiet umiddelbart kan betjene Sassnitz-Rønne. Det ændrer dog ikke på, at det er uoplyst, hvad markedet kan levere, hvis Danske Færger eller den kommende operatør måtte vælge at lukke sejladsen til Sassnitz.

I forlængelse af det ovenfor anførte vil jeg tilføje, at det er vigtigt at være opmærksom på, at den omfattende debat om en erstatningsfærge ikke kun vedrører sejladsen på færgeruten Sassnitz-Rønne, men i nok så høj grad også muligheden for erstatningssejlads på færgeruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge, når for eksempel vejret forhindrer hurtigfærgerne i at sejle, eller når der opstår akutte tekniske problemer. Det er Transportministeriets vurdering, at det i forhold til EU-lovgivningen vil være muligt i det kommende udbud at opretholde kravet om erstatningssejlads, for eksempel som i dag ved at stille krav om, at operatøren inden for en nærmere frist skal kunne indsætte en erstatningsfærge på færgeruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad. Dette krav har betydning for færgebetjeningens robusthed, altså det forhold, at der er en sikkerhed for, at en anden færge kan sejle, hvis for eksempel hurtigfærgerne ikke kan sejle. Det vil således komme hele samfundet – borgere og virksomheder – til gode. Men det løser ikke nødvendigvis problemstillingen om færgeruten Sassnitz-Rønne, idet



der som nævnt ikke i det kommende udbud stilles krav om besejling af den rute. Hvis der stilles krav om en erstatningsfærge af hensyn til færgebetjeningens robusthed (på ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad), vil det således fortsat være op til den kommende operatør at beslutte, om operatøren vil besejle ruten Sassnitz-Rønne.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke