

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 27. maj 2005  
J.nr. : 004-000151

Trafikudvalget har i brev af 11. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 136 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 136:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 4. maj 2005 fra Bornholms Regionskommune vedrørende Bornholmstrafikken, jf. alm. del – bilag 165"

**Svar:**

Jeg vil hermed kommentere på følgende forhold fremsat i regionsborgmester Thomas Thors' brev til statsminister Anders Fogh Rasmussen:

**De økonomiske konsekvenser af den udbudte trafik**

For så vidt angår spørgsmålet om, at Bornholm med overgangen til udbudt trafik er stillet økonomisk ringere end tidligere, kan jeg oplyse, at det ikke er rigtigt, at der i Bornholmstrafikkens driftsbevillinger ikke har været budgetteret med afskrivninger og renter.

Eksempelvis har charterlejen til færgerne "Peder Olsen", "Villum Clausen" og "Vilja" været finansieret af driftsbevillinger. For finansåret 2004 indgår der eksempelvis 68,6 mio. kr. til charterleje af dels hurtigfærgen "Villum Clausen" og til godsfærgen "Vilja". En stor del af disse omkostninger formodes at være afskrivninger og forrentning af kapitalen.

Endvidere har der i en årrække været afsat gennemsnitlig 16,0 mio. kr. årligt til levetidsforlængelser af de to konventionelle færges "Povl Anker" og "Jens Kofoed", jf. f.eks. finanslovene 2001-2003.

Jeg mener i øvrigt ikke, at bornholmerne behøver at føle sig forbigået i forbindelse med aftalerne af 23. oktober 2002 og 2. januar 2003 om den fremtidige færgebetjening af Bornholm.

Det blev på daværende tidspunkt aftalt at anvende en pulje på 40 mio. kr. årligt på takstnedsættelser i forhold til 2002-niveauet. Heraf er de 19 mio. kr. anvendt til dels en betydelig sænkning af godstaksterne, dels at børn på 0-11 år kan rejse gratis med færgen.

Da man fra bornholmsk side ønskede færgebetjeningen mellem Rønne og Sjælland udvidet fra en til to færger blev dette medfinansieret med 13 mio. kr. fra puljen. De sidste otte mio. kr. blev efter høring af Bornholms Regionsråd og Kontaktrådet for trafikbetjeningen af Bornholm anvendt til et øget antal afgang med hurtigfærgen mellem Rønne og Ystad.

### **Kapacitetssituationen**

Det nævnes, at der i højsæsonen 2005 vil være mindre kapacitet end i 2004. Det er korrekt, at kapaciteten er tilpasset efterspørgslen, men jeg har af Trafikstyrelsen fået oplyst, at der i 2005 vil være så megen kapacitet til rådighed, at Bornholmstrafikken også i 2005 vil kunne flytte det antal passagerer, der blev flyttet i 2004.

Endvidere kan jeg oplyse, at varslingstiden for færgen "Povl Anker" er blevet nedsat i lav- og skuldærsæsonen, således at hvis uheldet skulle være ude så vil problemerne ved nedbrud med hurtigfærgen "Villum Clausen" være minimeret.

### **Rønne – Sassnitz som samfundsbegrundet rute.**

I 1999 rejste EU-Kommissionen en sag vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt den støtte, der løbende blev ydet til Bornholmstrafikken over finansloven, udgjorde ulovlig statsstøtte.

Som led i den af Kommissionen rejste statsstøttesag blev der i løbet af de følgende to år afholdt en række møder med Kommissionen, ligesom der blev udvekslet yderligere korrespondance om sagen. Spørgsmålet om færgebetjeningen mellem Bornholm og Tyskland blev rejst under drøftelserne med Kommissionen. Der blev her henvist til det forhold, at overfarten var etableret i 1993 som led i regeringens erhvervsudviklingsplan for Bornholm.

Kommissionen fandt ikke, at der kunne være tale om samfundsbegrundet færgebetjening, idet overfarten ingen betydning havde for intern dansk samfærdsel.

Det er fortsat regeringens opfattelse, at det ikke vil være realistisk at arbejde for, at overfarten mellem Rønne og Sassnitz kan blive betragtet som samfundsbegrundet, og at der herigennem kan ydes statstilskud til overfarten.

### **Bodsbestemmelsernes størrelse**

Jeg har noteret mig, at størrelsen på bodsbestemmelserne i kontrakten ofte er til debat på Bornholm. Jeg har samtidigt noteret mig, at spørgsmålet om bødernes størrelse kædes sammen med spørgsmålet om den tid, som passagererne skal møde før afgang, og at bødernes størrelse fremstår som årsagen til at Bornholmstrafikken fastsætter mødetiden for bilister til 30 minutter. Spørgsmålet om mødetiden for bilister er ikke et krav, der fremgår af kontrakten, men alene et krav som Bornholmstrafikken har stillet til bilisterne.

Bodssystemet skal sikre bornholmerne en færgebetjening med en høj regularitet, ligesom det ikke skal være muligt for det rederi, som forestår trafikken, at spekulere kommercielt i ikke at indhente forsinkelse, ikke at indsætte krævet erstatningstonnage mv.

Som led i udbudsprocessen blev der gennemført en høring af de fire prækvalificerede rederier vedrørende udformningen af bodssystemet og bodsstørrelserne.

I sit høringssvar understregede Bornholmstrafikken, at hurtigfærgen i sin natur er et pendlertrafikmiddel, hvor præcision er essentielt og hvor passagererne oplever forsinkelser som væsentlige. Det blev understreget, at det kunne medføre væsentlige forsinkelser for passagerne, hvis hurtigfærgen ikke opretholdt korrespondance med busser og tog.

Bornholmstrafikken angav godt nok, at den krævede omløbstid er ambitiøs, men understregede samtidig, at denne tid er essentiel for den effektive transport til og fra Bornholm.

På det grundlag fandt Bornholmstrafikken, at den foreslåede bodsgrænse gav mulighed for, at rederier kunne udnytte bodsgrænsen ved at indsætte en færge, der ville have problemer med regulariteten, men som var så meget billigere i drift, at denne løsning var økonomisk optimal.

Derfor argumenterede Bornholmstrafikken for, at den foreslåede bodsgrænse ikke måtte sænkes, men snarere at loftet over den samlede bodsbetaling skulle hæves vedrørende hurtigfærgen.

Bornholmstrafikken havde som led i høringen mulighed for at argumentere for en lempelse af bodssystemet men undlod som sagt dette, ligesom man heller ikke gjorde opmærksom på, at kravet til regularitet kombineret med størrelserne af mulige bøder ville få trafikale konsekvenser som f.eks. ændring af mødetider til ugunst for de rejsende.

### **Udbygning af Ro-Pax-færger**

Jeg har noteret mig de bornholmske ønsker om en opgradering af de nybyggede Ro-Pax-færger. Jeg kan i den forbindelse kun gentage, hvad jeg tidligere har oplyst omkring dette.

Det vil ikke være muligt for staten at stille kontraktlige krav om en sådan ombygning. En statsligt finansieret udbygning af Ro-Pax færgerne vil endvidere også i høj grad komme Bornholmstrafikkens kommercielle trafik til Tyskland til gode. Herved ville der være tale om ulovlig statsstøtte.

Bornholmstrafikken A/S kan naturligvis vælge – uafhængigt af kontrakten – at udbygge Ro-Pax færgerne. En eventuel opgradering skal bero på rederiets vurdering af det forretningsmæssige grundlag herfor, og forventningen er at selskabet finansierer en eventuel ombygning på kommercielle vilkår.

### **Trafikal ligestilling**

I forhold til spørgsmålet om trafikal ligestilling kan jeg konstatere, at rejsen mellem København og Rønne via Ystad i dag tager godt 3 timer. Det svarer nogenlunde til rejsetiden mellem København og Århus. Det er derfor min opfattelse, at den opgradering af trafikforbindelserne til og fra Bornholm, der følger af dels etableringen af den faste forbindelse over Øresund og dels indsættelsen af hurtigfærger mellem Rønne og Ystad i meget høj grad har bidraget til at sikre Bornholm en trafikal ligestilling med det øvrige land. Dette er suppleret med en attraktiv rute for gods mellem Rønne og Køge, hvor taksterne fra 1. maj er reduceret med 30 procent.

Processen omkring udbuddet af færgebetjeningen af Bornholm er i øvrigt gennemført af et stort flertal i Folketinget – og via Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm – i en løbende dialog med repræsentanter for Bornholm.

Det er derfor min opfattelse, at tiden nu er inde til at se fremad og omsætte de opnåede forbedringer til gavn for det bornholmske samfund.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen