

Til Folketingets Trafikudvalg
Folketinget, Christiansborg
1240 København K

Helsingør 29.maj 2006

Ulige konkurrencevilkår på Øresund

Trafikken over Øresund er præget af ulige konkurrencevilkår. Samtidig med at trafikken mellem Danmark og Sverige generelt er steget, har Helsingør-Helsingborg færgerne oplevet et stort fald i antallet af rejsende og frygter nu, at den manglende indtjening vil betyde at færgerne må indskrænke deres service ved at tilbyde færre afgang.

Den ulige konkurrence skyldes primært tre forhold:

- Færgerne betaler i modsætning til Øresundsbroen afgifter af trafikken til den svenske regering. Afgiften beløber sig til ca. 25 millioner kr. årligt
- Priserne på broen har udviklet sig, så de ikke længere tager afsæt i færgepriserne. Den prisfastsætning blev ellers aftalt mellem den danske og svenske regering i forbindelse med beslutningen om at opføre broen.
- Broen modtager statsstøtte i form af lånegarantier fra den svenske og danske stat. Det betyder, at broen kan få meget billige lån.

Interesseorganisationen Via HH, der består af myndigheder og virksomheder i den nordlige del af Øresundsregionen, er først og fremmest optaget af, at den danske og svenske regering har brudt aftalen om priserne på Øresund, som de indgik i forbindelse med etablering af broen – og som den svenske regering efterfølgende har bekræftet fortsat er gældende.

Konsekvenser hvis færgerne lukker

Derudover er Via HH bekymret over den effekt en manglende færgeforbindelse vil have. Det vil dels betyde en mere usikker infrastruktur mellem Sverige og Danmark. Broen kan i kortere eller længere perioder blive lukket på grund af vindforhold, brand, større ulykker, trusler om terror eller andet. Historien viser, at det kan give langvarige forstyrrelser, fx som da Mont Blanc-tunnelen måtte lukke i et halvt år efter en omfattende brand.

De to forskellige forbindelser mellem Danmark og Sverige sikrer også de rejsende frihed til at vælge den rute, der giver dem den korteste rejsetid. Øresundsbroen vil give mange trafikanter en længere transporttid på vejene. Det vil dels belaste vejnettet omkring København, ligesom mere kørselstid vil øge belastningen af miljøet.

Endelig vil en kraftig reduktion af færgefarten mellem Helsingør og Helsingborg have negative effekter for væksten i erhvervsliv og turisme i området nord for København. Også integrationen mellem Danmark og Sverige vil lide alvorlige knæk.

Forslag til løsning

Via HH har sendt et brev til den svenske regering med forslag til løsning af færgernes problem. Løsningen er, at:

- Færgerne undtages for afgiften til den svenske stat
- Øresundsbroens erhvervskunder ikke længere får lov til at samle deres rejser og dermed opnå store rabatter
- Øresundsbroen anvender samme kategorier for lastbiler som færgerne.

Venligst kontakt undertegnede såfremt der ønskes yderligere informationer, eller hvis der er spørgsmål til det vedlagte materiale.

Med venlig hilsen



Peter Slaatorn
Direktør Udvikling Nord og medlem af bestyrelsen for Via Helsingborg-Helsingør

Bilag:
Notat om problemerne for færgedriften Helsingør-Helsingborg
Via HHs brev til den svenske regering.

Notat om problemerne for færgedriften Helsingør-Helsingborg

Trafikken over Øresund er steget i de senere år. På grund af ulige konkurrencevilkår er det dog udelukkende Øresundsbroen, der har fået glæde af stigningen. Helsingør-Helsingborg færgerne har derimod oplevet et stort fald i antallet af rejsende i samme periode. Det betyder, at der nu er en stor risiko for, at der i fremtiden ikke kan opretholdes en attraktiv færgedrift ved Helsingør-Helsingborg.

Interesseorganisationen Via HH har skrevet til den svenske regering for at få en løsning, som sikrer færgedriften, og som lever op til de aftaler, der blev indgået mellem den danske og svenske regering i forbindelse med etableringen af Øresundsbroen.

1. Baggrund
2. En meget alvorlig situation
3. Centrale grunde til problemet
4. Konsekvenser hvis færgerne lukker
5. Løsningen
6. Fakta om Via HH

1. Baggrund

Den svenske og danske regering indgik i 1991 en aftale om at etablere en bro over Øresund. Det fremgik af punkt 3 i tillægsprotokollen til aftalen mellem den danske og svenske regering, at prisen for at køre over broen skulle tage afsæt i færgetaksterne ved Helsingør-Helsingborg.

Det er aldrig blevet besluttet i hverken Danmark eller Sverige, at man vil fravige for dette princip. I år 2000 slog den svenske regering endda fast, at prisen på et tidspunkt kan fastsættes efter et andet princip, men at regeringen i så fald vil komme til Rigsdagen, hvis det bliver aktuelt. Den svenske regering har ikke efterfølgende rejst spørgsmålet i Rigsdagen.

Målet med princippet har været at sikre en fortsat færgedrift – ikke mindst for at give borgerne gode valgmuligheder.

2. En meget alvorlig situation

Da broen åbnede i 2000 tog priserne afsæt i priserne på færgedriften, men siden har tingene ændret sig, og særligt de sidste par år er priserne for at anvende broen blevet markant billigere end priserne for at anvende færgerne - for alle kategorier af rejsende.

Den store prisforskel skyldes både, at prisen på broen generelt er sat ned for at tiltrække mere trafik, og at der på broen er indført nogle meget store rabatordninger i de senere år.

Da Øresundsbroen blev etableret blev der i sagens natur flyttet transport til broen. Dette truede dog ikke færgernes eksistens, men særligt siden 2004 er prisforskellen blevet større, og der er i samme periode sket et fald i antallet af rejsende med færgerne. Det skal sammenholdes med, at den samlede mængde trafik over Øresund i samme periode er steget.



UDVIKLING NORD
H.P. CHRISTENSENSVEJ
DK-3000 HELSINGØR

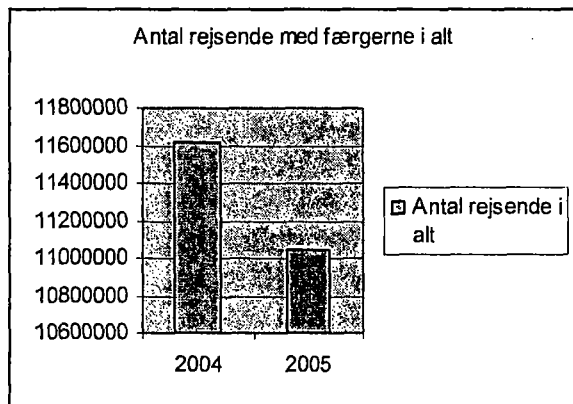
TEL +45 49 25 21 02
FAX +45 49 25 21 10

WWW.VIAHELINGOR.DK
WWW.VIAHELINGBORG.SE

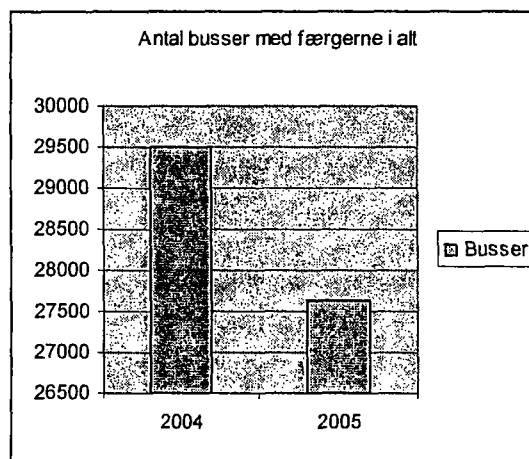


UDVIKLING NORD PARTNER
FOR VISIONER OG VÆKST
WWW.UDVIKLINGNORD.DK

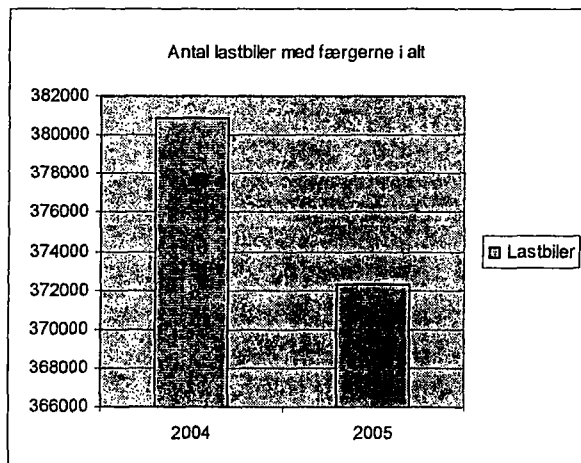
Figur 1.1. Antal rejsende med færgerne



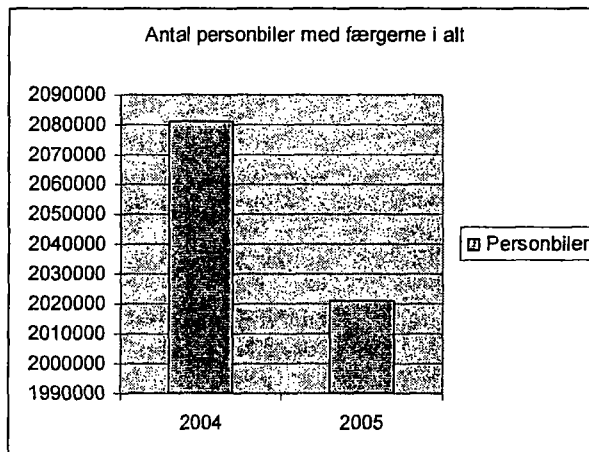
Figur 1.2. Busser transporteret med færgerne



Figur 1.3. Lastbiler transporteret med færgerne



Figur 1.4. Personbiler transporteret med færgerne



Situationen er alvorlig, fordi konsekvenserne af prisforskellene næppe har slået fuldt igennem endnu, og fordi der er frygt for, at færgerne inden længe må nedsætte antallet af afgang. Det vil føre til et yderligere fald i antallet af rejsende, hvilket så igen vil føre til, at antallet af afgang må nedsættes.

Færgerne har indtil videre fastholdt mange afgang i døgnet for at kunne give kunderne en god service med kort ventetid. Når først konkurrencen fra broen har gjort det umuligt at have mange afgang, vil færgerne komme ind i en meget ond spiral.

3. Centrale grunde til problemet

Der er særligt tre grunde til, at færgerne i stigende grad er truet af en unfair konkurrence fra Øresundsbroen.



UDVIKLING NORD
 H.P. CHRISTENSENVEJ
 DK-3000 HELSINGØR

TEL +45 49 25 21 02
 FAX +45 49 25 21 10

WWW.VIAHELINGØR.DK
 WWW.VIAHELINGØR.SE



UDVIKLING NORD PARTNER
 FOR VISIONER OG VÆKST
 WWW.UDVIKLINGNORD.DK

1. Priserne på broen tager ikke længere afsæt i færgepriserne

Øresundsbroen fastsætter ikke længere priserne med afsæt i det princip, som blev aftalt i 1991, og som ikke siden er blevet officielt ændret.

Blandt andet giver broen meget store rabatter. F.eks. tillader broen, at flere forskellige kunder kan samle deres rejser i en fælles pulje og på den måde komme op på 75.000 enkeltrejser, hvor der gives maksimal rabat. Det betyder, at en lastbil kan komme over Sundet for blot 275. kr. Det er 41 % billigere end den laveste rabattakst, som færgerne har mulighed for at tilbyde.

Et andet problem for færgerne er længden af lastbilerne. Færgerne må nødvendigvis tage ekstra penge, hvis en lastbil er lang og fylder meget. Alle lastbiler over 12 meter betaler det samme på Øresundsbroen, mens færgerne har en priskategori fra 10-16,5 meter og en priskategori fra 16,5-18,5 meter. Dette problem vil blive endnu større i fremtiden, fordi Øresundsbroen heller ikke tager ekstra penge for de nye "modulvogne", der kan være helt op til 25,5 meter. Hvis det bliver tilladt færgerne at transportere disse vogne, vil det være nødvendigt med en særlig priskategori, som vil gøre prisforskellen endnu større.

2. Færgerne skal betale afgift til den svenske stat – det skal broen ikke

Færgerne på Helsingborg-Helsingør skal betale en "farledsavgift" til den svenske stat. Færgerne betaler årligt ca. 25 mio. svenske kroner i afgifter til den svenske stat.

3. Broen modtager statsstøtte i form af lånegarantier

Når Øresundsbron optager lån er de garanteret af den danske og svenske stat. Det betyder, at broen kan optage meget billige lån.

Da statslige garantier for lån anses for statsstøtte i EU, er det derfor meget tvivlsomt, om de statsgaranterede lån overhovedet er lovlige.

4. Konsekvenser hvis færgerne lukker

Hvis tingene udvikler sig, så færgedriften må reduceres kraftigt, vil det have alvorlige konsekvenser for såvel lokalområderne som hele Øresundsregionen:

- **Mere usikker infrastruktur**
Øresundsbroen kan i kortere eller længere perioder være lukket på grund af vindforhold, brand, større ulykker, trusler om terror eller andet. Færgerne er med til at give en sikker infrastruktur mellem Sverige og Danmark.
- **Mindre valgfrihed og længere rejsetid**
Færgeforbindelsen giver den enkelte rejsende, busselskaber og transportfirmaer mulighed for selv at vælge rejserute. For mange mennesker vil det være en betragtelig omvej at skulle anvende Øresundsbroen.
- **Mere belastning af miljøet**
Med Øresundsbroen har mange en længere transporttid på vejene, og det vil give mere forurening. Hvis trafikanter fra Nordsjælland – der i dag vælger færgerne – fremover vil vælge broen, vil det også give en yderligere belastning af vejene i København.
- **Dårligere infrastruktur giver dårligere vækst**
Færgeforbindelserne bidrager til, at der i hele Øresundsregionen er en god infrastruktur, og en god infrastruktur giver en god vækst.



UDVIKLING NORD
H.P. CHRISTENSENSVEJ
DK-3000 HELSINGØR

TEL +45 49 25 21 02
FAX +45 49 25 21 10

WWW.VIAHELSINGØR.DK
WWW.VIAHELSINGBORG.SE



UDVIKLING NORD PARTNER
FOR VISIONER OG VÆKST
WWW.UDVIKLINGNORD.DK

- **Mindre integration mellem Danmark og Sverige**
Integrationen indenfor arbejdsmarked, forskning, uddannelse og kultur i Øresunds-regionen vil lide et knæk, hvis der kun er én forbindelse mellem Sverige og Danmark.
- **Turist erhvervet svækkes**
Turisme er det tredjestørste erhverv i Øresundsregionen. Helsingør/Helsingborg spiller en vigtig rolle for turismen – bl.a. som mål for luksuskrydstogter, der kan tilbyde besøg i to lande med én destination.

5. Løsningen

Det vil hverken være rimeligt eller lovligt at lave pris aftaler mellem Øresundsbroen og færgerne.

Det vil heller ikke være rimeligt for forbrugerne, hvis man fremover laver kunstigt høje priser på Øresundsbroen, lige så lidt som det er rimeligt, at der i dag er kunstigt lave priser på grund af de meget omfattende rabator dninger, statsgaranterede lån og broens fritagelse for "farledsafgift" til den svenske stat.

Via HH har derfor kontaktet den svenske regering for at få regeringen til at sikre en konkurrenceneutralitet gennem tre rimelige og fair initiativer:

1. Færgerne undtages for "farledsafgiften"

Den svenske regering undtager færgerne for "farledsafgiften" fra og med 1. januar 2006. Dermed stilles broen og færgerne lige på dette punkt.

2. Forskellige kunder kan ikke samle rejser og derved få rabat

Den svenske regering sikrer, at Øresundsbrokonsortiet ikke accepter, at forskellige kunder kan samle deres rejser i puljer og på den måde få store rabatter.

3. Øresundsbroen anvender samme kategorier for lastbiler som færgerne

Den svenske regering sikrer, at Øresundsbrokonsortiet anvender samme priskategorier for lastbiler som færgerne anvender. Det betyder, at desto større lastbilerne er, desto mere skal de betale for at anvende broen.

6. Fakta om Via HH

Via Helsingborg-Helsingør, Via HH, er et samarbejde mellem svenske og danske myndigheder og virksomheder fra den nordlige del af Øresundsregionen. Deltagere i samarbejdet er bl.a. Helsingør Kommune, Helsingborg By, Helsingborg Havn, Scandlines og HH-Ferries.

Via HH blev dannet i august 1999 med det formål at fremme integration, kommunikation, handel, erhverv og turisme i Øresundsregionen – og for aktivt at møde konkurrencen fra den faste forbindelse mellem København og Malmø. Via HH koordinerer kommunernes, havnenes, rederiernes og andre regionale aktørers interesse i fortsat at gøre HH-forbindelsen til en velfungerende færgeforbindelse.



UDVIKLING NORD
H.P. CHRISTENSENSVEJ
DK-3000 HELSINGØR

TEL +45 49 25 21 02
FAX +45 49 25 21 10

WWW.VIAHELSINGØR.DK
WWW.VIAHELSINGØR.SE



UDVIKLING NORD PARTNER
FOR VISIONER OG VÆKST
WWW.UDVIKLINGNORD.DK