



MINISTEREN

Dato 4. september 2006
J. nr. 004-000508

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Lovsekretariat
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 19. juni 2006 stillet mig følgende spørgsmål 407 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 407 :

"Hvad er ministerens kommentar til den vedlagte henvendelse fra Via HH til den svenske regering om færgedriften Helsingør-Helsingborg?"

Svar:

Idet jeg skal henvise til min foreløbige besvarelse af 3. juli 2006, skal jeg herved oplyse, at jeg den 22. august 2006 har holdt møde med "Via Helsingborg-Helsingør" vedrørende konkurrenceforholdene mellem færgerne og broen på Øresund.

Mødet var meget konstruktivt, og der blev udvekslet synspunkter i relation til en række forhold vedrørende konkurrencen på Øresund. Jeg pointerede, at konkurrence er uhyre vigtigt, og at det er min overbevisning, at der er konkurrence på Øresund, samt at færgerne og broen supplerer hinanden til gavn for trafikanterne og den positive udvikling i Øresundsregionen.

Det er jo en stor glæde at kunne konstatere, at der har været plads til både færgerne og broen. Færgerne er en vigtig del af trafikken over Øresund. Det er imidlertid klart, at niveauet for færgetrafikken skiftede, da broen åbnede, men det er glædeligt, at flere millioner om året vælger at krydse Øresund enten via færgerne eller broen. Det er min klare opfattelse, at færger og faste forbindelser ikke er et "enten-eller", men et "både-og".

Ruterne mellem Helsingør og Helsingborg betjenes af 3 rederier, hvoraf det ene kun overfører passagerer. Disse 3 rederier overførte i 2005 ca. 2.4 mio. køretøjer og mere end 11 mio. passagerer. For så vidt angår lastbiler, har færgerne i dag en markedsandel på knap 60 procent af den samlede trafik over Øresund, og for personbiler er færgernes markedsandel ca. 30 procent. Det understreger, at det værste skrækscenarium for trafikudviklingen på færgerne mellem Helsingør og Helsingborg heldigvis er gjort til skamme.



Den faste forbindelse over Øresund har skabt en integration, der også kommer færgerne til gode. På baggrund af udviklingen i trafikken og i markedsandelen er der ikke noget, der tyder på, at færgefarten er ved at blive udkonkurreret.

Ifølge Via Helsingborg-Helsingør er en af grundene til ulig konkurrence, at priserne på broen ikke længere tager afsæt i færgepriserne, som det var aftalt i den dansk-svenske regeringsaftale fra 1991. Det er korrekt, at færgetaksterne på Helsingør-Helsingborg-overfarterne var udgangspunktet for den oprindelige takstfastsættelse. Men det har aldrig været hensigten, at prisdannelsen på Øresundsbroen herefter skulle følge færgepriserne mekanisk. Dette ville også være konkurrencemæssigt betænkeligt. Øresundsbroen er som andre virksomheder i relation til priser konkurrenceretligt reguleret. Der må altså ikke være tale om karteldannelser, priskoordineringer eller misbrug af dominerende stilling.

Inden for disse rammer er det imidlertid Øresundsbro Konsortiet, som selvstændigt og uden politisk indblanding fastsætter taksterne på Øresundsbroen. Etableringen af Øresundsforbindelsen indebærer, at der blev optaget lån. Med udgangen af 2005 udgjorde Øresundsbro Konsortiets nettogæld knap 21 mia. kr. Denne gæld skal tilbagebetales, og hovedformålet for konsortiet er at sikre, at gælden kan tilbagebetales. Det stiller krav til konsortiet om at opretholde et vist takstniveau. Broen har desuden til formål at fremme og sikre integrationen i Øresundsregionen. Det er her også meget vigtigt at tage hensyn til den fortsatte færgefart nord for forbindelsen.

Via Helsingborg-Helsingør nævnte desuden, at broen modtager statsstøtte i form af lånegarantier fra den svenske og den danske stat, hvilket medfører, at broen kan opnå lån med en lav rente.

Det er korrekt, at Øresundsbroens mulighed for at optage statsgaranterede lån har reduceret projektets finansieringsomkostninger. Europa-Kommissionen har imidlertid skriftlig tilkendegivet, at statsgarantien for Øresundsbroen ikke kan betragtes som statsstøtte, da statsgarantier for investeringer i goder og ejendomme, der er til gavn for offentligheden, ikke kan betragtes som statsstøtte.

Øresundsbroen er et nationalt støttet projekt, hvor de statsgaranterede lån tilbagebetales via brotaksterne. Alternativet kunne have været, at man havde finansieret broen over finansloven som så mange andre infrastrukturprojekter. Der ville så have været tale om en helt anden konkurrencesituation.

Endelig nævnte Via Helsingborg-Helsingør, at færgerne i modsætning til Øresundsbroen betaler afgifter af trafikken til den svenske regering, den såkaldte "Farledsafgift", som beløber sig til ca. 25 mio. kr. årligt. Dette er et internt svensk anliggende, som den danske regering ikke har mulighed for at blande sig i eller påvirke.



Men det er i denne forbindelse vigtigt at nævne, at på andre områder er færgerne afgiftsmæssigt begunstiget. For så vidt angår personbefordring er færgefarten fritaget for moms, hvorimod bilisterne på Øresundsbroen skal betale moms.

Side 3/3

Jeg er derfor overbevist om, at der fortsat og i lang tid fremover vil være grundlag for at drive rentabel færgefart med et højt serviceniveau over Øresund. Trafikken over Øresund vokser, og der er en god og sund konkurrence mellem færgerne og broen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen