



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 25. juni 2010

Dok.id

J. nr. 2010-2913

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. juni 2010 stillet mig følgende spørgsmål nr. 1269 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1269:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 7. juni 2010 fra Bornholms Passagerforening vedr. vederlag til færgebetjeningen af Bornholm, jf. TRU alm. del – bilag 371."

Svar:

Jeg kan oplyse, at takstsystemet og de maksimalt tilladte priser for billetter for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm er fastlagt som en udmøntning af det brede politiske forlig om trafikbetjeningen, der blev indgået omkring årsskiftet 2002-2003. Forliget dannede grundlaget for et udbud af trafikbetjeningen, der igen førte til den kontrakt mellem Trafikstyrelsen og Bornholmstrafikken A/S, der styrer trafikbetjeningen i dag.

Det er som bekendt Bornholmstrafikken A/S selv, som fastlægger taksterne, men det gøres ud fra de rammer, der er fastlagt i kontrakten. Desuden bliver taksterne forud for hvert kalenderår bragt i høring hos Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm, ligesom Trafikstyrelsen kontrollerer, at Bornholmstrafikken A/S overholder alle krav, der er fastsat i kontrakten - herunder krav til takstniveauer.

De billetpriser for billettypen "Bil + 5", som Bornholms Passagerforening gengiver i deres henvendelse til Trafikudvalget, er helt korrekt gengivet, idet det dog skal bemærkes, at det gengivne er rederiets listeprijs for den u-rabatterede billet. Jeg har imidlertid til sammenligning ladet Trafikstyrelsen beregne, hvad den gennemsnitlige pris for alle solgte billetter til "Bil + 5" har været, dvs. den gennemsnitlige pris, når også de rabatterede billetter medregnes.

Her viser det sig, at den gennemsnitlige pris for en billet til "Bil + 5" i 2009 kun var 3 kr. dyrere (reguleret i forhold til udviklingen i nettoprisindekset) end den gennemsnitlige pris for en tilsvarende billet i 2004, som var det sidste hele kalenderår inden den udbudte kontrakt trådte i kraft. En billet til en "Bil + 5" kostede i 2009 i gennemsnit 591 kr. I 2008 var gennemsnitsprisen for en "Bil + 5" faktisk 10 kr. lavere end den indeksregulerede gennemsnitspris i 2004.



For alle andre "Bil + 5"-billetter end "BornholmerBizz"-billetter skal der overholdes en maksimal gennemsnitspris. Denne pris var i 2009 f.eks. for en lav "Bil + 5" 657 kr. Denne maksimale gennemsnitspris blev i 2009 overholdt, også selv om nogle af billetterne blev solgt til de maksimale 1.018 kr. Det har logisk nok betydet, at Bornholmstrafikken dermed har solgt mange billetter til mindre end de 657 kr.

Den gennemsnitlige pris for en "BornholmerBizz"-billet varierer derimod, fordi prisstrukturen er sådan, at man betaler standardbilletsprisen (i 2009: 1.018 kr. for en lav "Bil + 5") for de to første rejser pr. år, mens man betaler højst 415 kr. for hver af de følgende ture. Den gennemsnitlige billetpris for "BornholmerBizz"-bilerne er således afhængig af, hvor mange rejser der udføres i gennemsnit pr. tilmeldt pr. "BornholmerBizz"-kunde; des flere rejser pr. kunde des lavere gennemsnitspris.

Forskellene i priserne for de u-rabatterede billetter og gennemsnitspriserne dækker over de store ændringer i billetsystemet, der blev indført med den udbudte kontrakt. Spændet mellem den dyreste og den billigste billet er således væsentligt større i den udbudte kontrakt end tidligere – de dyreste billetter er blevet dyrere, men de billigste er samtidig blevet billigere, og der bliver købt flere af dem.

Ændringen har faktisk betydet, at de, der benytter færgerne oftest, nemlig primært bornholmerne selv, og de, der har anden fast tilknytning til øen, alt andet lige har fået bedre mulighed for at rejse billigere end tidligere.

Det finder jeg er en tilfredsstillende udvikling, og jeg har ingen planer om at påvirke denne udvikling ved at ændre i takstsystemet.

Jeg holder gennem Trafikstyrelsen fortsat godt øje med, hvilken effekt det har på trafikken, at de dyreste billetter er blevet dyrere. Indtil videre har jeg dog noteret mig, at der fortsat er så stort pres på færgekapaciteten i ferieperioderne (dvs. der, hvor salget af urabatterede billetter er størst), at det har været nødvendigt – efter en særlig statslig bevilling - at indsætte ekstra færgekapacitet i 2010 og 2011. Aftalen herom er ligeledes aftalt med den omtalte forligskreds og Kontaktrådet.

For så vist angår spørgsmålet om, hvem der har gavn af statens kontraktbetaling i forbindelse med færgebetjeningen af Bornholm, så kan jeg blot nævne, at kontraktbetalingen er fastsat ved et udbud. Det rederi, der vandt udbuddet, var det rederi, der gav det tilbud, der indeholdt den laveste kontraktbetaling.



Kontraktbetalingen sikrer Bornholm en stabil og tidssvarende færgebetjening.

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt