

Besvarelse af samrådsspørgsmål W, X, Y og Z vedr. færgebetjeningen af Bornholm

Samrådsspørgsmål W:

"Ministeren bedes forklare baggrunden for, at der i forbindelse med færgeforliget for Bornholm blev indført et oliepristillæg, der tager udgangspunkt i stigende oliepriser, der er højere, end dem der fremgår af Energistyrelsens prognose for olieprisens udvikling. Herunder bedes ministeren uddybe, hvilke konsekvenser de seneste måneders drastiske fald i olieprisen kan ventes at få for passagerne, samt om olieprisens udvikling kan få ministeren til at genoverveje oliepristillægget ved en evt. genåbning af færgeforliget."

Samrådsspørgsmål X:

*"Ministeren bedes uddybende kommentere henvendelsen fra Karsten W. Kjølby (TRU alm. del, bilag 119), der belyser, hvorledes der ikke er overensstemmelse mellem det indgåede færgeforlig for Bornholm og Transportministeriets rapport
"Rammerne for den fremtidige*



færgebetjening af Bornholm” fra juni 2014.

Samrådsspørgsmål Y:

Ministeren bedes redegøre for, hvorledes man påtænker at håndtere den ustabilitet for trafikken til Bornholm i tilfælde af storm eller reparation på de øvrige færger, som en fjernelse af erstatningsfærgen vil medføre, henset til at erstatningsfærgen i perioden oktober 2011-oktober 2014 afværgede 65 pct. af de potentielle færgeaflysninger.

Samrådsspørgsmål Z:

Ministeren bedes redegøre for, hvordan færgeruten Sassnitz-Bornholm kan betjenes med de skibe, som indgår i færgeudbuddet for besejlingen af Køge-Rønne samt Ystad-Rønne i perioden 2017-2027, under hensyntagen til at skibene skal overholde reglerne i færgeudbuddet for besejlingen af Køge-Rønne samt Ystad-Rønne. Ministeren bedes herunder oplyse, hvor mange dage ruten Sassnitz-Bornholm kan besejles med en kapacitet på over 1.200 personer i perioden 2017-2027.



**Generel
indledning**

Det var en vanskelig opgave, som vi i forligskredsen stod over for. Stigende omkostninger gjorde det umuligt at opretholde det nuværende serviceniveau og samtidig levere de billetprisreduktioner, som man har efterspurgt fra bornholmsk side.

Forligskredsen var derfor nødsaget til at prioritere for at sikre, at vi får mest mulig trafik for pengene.

Det er korrekt, at forligskredsen besluttede at fjerne kravet om en erstatningsfærge, som er meget omkostningsfuld og kun i mindre omfang benyttes som netop erstatningsfærge. Det er også korrekt, at forligskredsen besluttede at afvikle IC Bornholm, der kører på en strækning, der allerede i dag betjenes intensivt af svenske regionaltog.

Men forliget betød også, at vi på trods af de vanskelige omstændigheder kan opretholde det generelt høje serviceniveau på både ruten til Ystad og til Køge.



Vi sikrede også, at de gennemsnitlige billetpriser på de almindelige passagerbilletter kan sænkes med 10 pct. Der er desuden mulighed for yderligere billetprisreduktioner i forbindelse med udbuddet, hvor tilbudsgivere skal konkurrere på at levere de laveste billetpriser.

Endelig kan vi med midler fra aftalen om en vækstpakke nedsætte godspriserne i den nye kontrakt med hvad der svarer til 60 pct. i billetlugen.

Alt i alt betyder det, at bevillingen til færgebetjeningen af Bornholm i fremtiden øges til 279 mio. kr. om året. Det er ca. 70 mio. kr. mere om året end i 2014, hvor tilskuddet var på ca. 208 mio. kr.

***Besvarelse af
spørgsmål W***

Lad mig nu besvare samrådsspørgsmål W.

Når vi taler om olieprisen i forhold til udbuddet er det vigtigt at skelne mellem på den ene side udbudsprocessen, altså den periode hvor tilbudsgiverne



forbereder og afgiver tilbud, og på den anden side driftsperioden, hvor færgerne sejler.

For så vidt angår udbudsprocessen, er det vigtigt at forstå, at tilbudsgiverne udarbejder et budget for hele driftsperioden, og det bruger de til at beregne, hvad deres tilbud skal være. I budgettet vil tilbudsgiverne indregne deres egne forventninger til udviklingen i olieprisen.

Transportministeriet har som forberedelse til den politiske aftale foretaget en lignende analyse for at kunne vurdere, hvad det vil koste at levere det serviceniveau, som udbydes.

Det er vigtigt, at vi har en god forståelse heraf, så vi ikke kræver et serviceniveau, som tilbudsgiverne ikke kan levere inden for udbuddets økonomiske ramme.

Udgifter til olie er naturligvis en af de store omkostningsposter for operatøren.

I vores analyser har vi baseret os på Energistyrelsens langsigtede prognoser,



der igen afspejler prognoserne fra Det Internationale Energi Agentur.

Jeg mener ikke, at det vil være ansvarligt af os at gøre andet end at følge Energistyrelsens prognose. Det er Energistyrelsen, der har ekspertisen på dette område.

Hvis tilbudsgiverne mener, at Energistyrelsens prognose er for pessimistisk og vurderer, at de kan købe olien billigere, så kan de alt andet lige aflevere et bedre tilbud på færgebetjeningen.

Da tilbudsgiverne konkurrerer på at levere de laveste billetpriser, vil det komme Bornholm og de rejsende direkte til gode i form af lavere billetpriser.

Efter udbuddet, når den nye kontrakt er indgået og driften er i gang, kan der selvfølgelig ske ændringer i olieprisen. De vil blive håndteret på samme måde som i dag.

Det vil sige, at operatøren bærer risikoen for mindre udsving i olieprisen i forhold til den almindelige prisudvikling.



Hvis olieprisen stiger eller falder markant i forhold til forudsætningen og den almindelige prisudvikling, skal risikoen eller gevinsten deles ligeligt mellem operatøren og de rejsende. Det vil enten ske i form af et oliepristillæg eller et olieprisfradrag på billetprisen – på samme måde, som det foregår i dag.

Det er korrekt, at olieprisen på nuværende tidspunkt er lav. Jeg har dog lidt svært ved at svare på, hvordan det påvirker Energistyrelsens langsigtede prognoser, da det grundlæggende hører under klima-, energi- og bygningsministerens område.

Som jeg forstår det, har den lave oliepris ikke indtil videre givet anledning til væsentlige ændringer i Energistyrelsens langsigtede prognoser for olieprisens udvikling. Men det er naturligvis noget vi følger tæt. Og jeg vil naturligvis præsentere det for forligskredsen, hvis nye prognoser for olieprisens udvikling ændrer på vores forudsætninger.

Under alle omstændigheder handler det i sidste ende om, hvordan tilbudsgiverne



budgetterer med, at olieprisen vil udvikle sig over kontraktperioden. Det har jeg ingen indflydelse på.

Det vigtige er dog, at hvis de budgetterer med en lavere pris end Energistyrelsen, så vil det alt andet lige resultere i lavere billetpriser.

***Besvarelse af
spørgsmål X***

Jeg vil nu besvare samrådsspørgsmål X.

Jeg forstår henvendelsen fra Karsten W. Kjølby sådan, at han har to hovedkritikpunkter:

Det første kritikpunkt er, at fraværet af en erstatningsfærge er i modstrid med rapporten ”Rammerne for den fremtidige færgebetjening af Bornholm”.

Her er det værd at holde sig for øje, at rapporten havde til formål at beskrive hvordan færgebetjeningen i dag foregår, at undersøge de forskellige behov og ikke mindst at inddrage bornholmske ønsker og holdninger til færgebetjeningen.

Der er med andre ord tale om en udredningsopgave, som bredt skulle



belyse fordele og ulemper ved forskellige tilgange, valg og prioriteringer.

Det politiske forlig, derimod, var netop et udtryk for, at de partier, som var villige til at tage ansvar, afvejede de hensyn, der bl.a. beskrives i rapporten og foretog den konkrete politiske prioritering.

Det andet kritikpunkt vedrører, at man i stedet for hurtigfærger på Ystad-ruten og konventionel færge på Køge-ruten skal indsætte to såkaldte ”superfærger”, dvs. konventionelle færger, der kan sejle forholdsvis hurtigt.

Det er vigtigt at bemærke, at der på intet tidspunkt er fremført et samlet bornholmsk ønske om at ændre på det grundlæggende betjeningskoncept. Tværtimod har der været et generelt ønske om, at serviceniveauet med hurtigfærger til Ystad og konventionel færge til Køge opretholdes.

Et af de områder, som der er størst tilfredshed med blandt de bornholmske rejsende, er netop den korte overfartstid



på Ystad-ruten. Ifølge bornholmske fortalere for brugen af superfærger vil det indebære, at overfartstiden forringes med mellem 40-60 min. per overfart. Det er ikke hensigtsmæssigt og vil koste passagerer.

De analyser, som vi har fået foretaget i forbindelse med forhandlingerne, har vist, at de såkaldte ”superfærger” vil medføre et markant forøget statsligt tilskudsbehov. De er simpelthen meget dyrere, end de typer af færger, der sejler på ruterne i dag.

Endelig er det værd at nævne, at en af hovedfordelene ved superfærgerne er, at de kan sejle i dårligere vejr end hurtigfærgerne og derfor kan tilbyde større robusthed. Det er jeg enig i. Men man skal også huske på, at kraftig vind og høje bølger hovedsageligt er en udfordring på enkelte afgang i lavsæsonen, hvor meget få rejsende benytter færgerne, og hvor kapacitetsudnyttelsen allerede i dag er lav.



**Besvarelse af
spørgsmål Y**

I forhold til samrådsspørgsmål Y skal jeg indledningsvist sige, at jeg ikke kender baggrunden for udsagnet om, at erstatningsfærgen har afværget 65 pct. af de potentielle færgeaflysninger.

Erstatningsfærgen har i altovervejende grad været indsat, når de andre færger har været på planlagte værftsophold.

I perioden fra september 2011 til og med 2014 har erstatningsfærgen sejlet i alt 110 sejldage på Køge-ruten og på Ystad-ruten på grund af planlagte værftsophold.

Det er vigtigt at forstå, at den kommende operatør også vil være forpligtet til at indsætte erstatningsfærgen på de dage i fremtiden – selv hvis operatøren ikke råder over en erstatningsfærgen.

Planlagte værftsophold skemalægges lang tid i forvejen og operatøren har god mulighed for at tilrettelægge situationen og chartre en erstatningsfærgen.

Udover planlagte værftsophold har erstatningsfærgen været indsat i situationer hvor dårligt vejr eller teknisk



nedbrud har forhindret de øvrige færger i at sejle.

I alt drejer det sig om 33 dobbeltture fra september 2011 til og med 2014.

For eksempel sejlede erstatningsfærgen i hele 2014 kun én dobbelttur på Ystad-ruten som følge af dårligt vejr og fire dobbeltture som følge af teknisk nedbrud. Det tal skal ses i forhold til, at operatøren i alt havde planlagt 1794 dobbeltture i sejlplanen for 2014.

I forhold til robustheden må fraværet af en erstatningsfærge umiddelbart forventes at betyde, at de ture, som erstatningsfærgen ville have sejlet, i stedet aflyses.

Som nævnt er det i den forbindelse vigtigt at huske på, at aflysninger pga. dårligt vejr hovedsageligt sker i lavsæsonen, hvor efterspørgslen og kapacitetsudnyttelsen af færgerne er meget lav.

Dertil kommer, at operatøren allerede i dag aflyser overfarter, når vejret er så



dårligt, at erstatningsfærgen ikke kan sejle.

Jeg er klar over, at dette indebærer en forringelse af robustheden, og jeg lytter også til de bekymringer, som man fra bornholmsk side giver udtryk for. Det har jeg også indtryk af gælder for den øvrige forligskreds.

Jeg håber, at forligskredsen i den kommende tid kan sætte sig ned og drøfte nogle af de udfordringer, der er fremhævet fra bornholmsk side.

Det kommer først og fremmest an på hvorvidt - og i hvilket omfang - forligskredsen bag aftalen om en vækstpakke beslutter at tilgodese Bornholm i den kommende udmøntning af restmidlerne fra vækstpakken.

***Besvarelse af
spørgsmål Z***

Jeg vil nu besvare samrådsspørgsmål Z.

I forhold til ruten Rønne-Sassnitz er det først og fremmest vigtigt at pointere, at den ikke er en del af den



samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Den nuværende operatør besejler ruten som fri trafik på rent kommercielle vilkår.

Idet sejladsen foregår på kommercielle vilkår, kan vi på grund af EU-regler eksempelvis ikke kræve større passagerkapacitet på Køge-færgen af hensyn til efterspørgslen på Sassnitz-ruten - selv om ruten er af økonomisk betydning for Bornholm.

Den færgebetjening, som indgår i den politiske aftale, giver mulighed for, at operatøren også fremadrettet kan besejle ruten Rønne-Sassnitz med en daglig dobbelttur med Køge-færgen.

Det betyder, at operatøren som minimum vil have mulighed for at besejle ruten med en daglig passagerkapacitet på 400 rejsende. Det svarer til minimumskravet i den kommende kontrakt.

Men husk nu også på, at jeg ikke kan garantere, at den kommende operatør vil



besejle ruten. Det afhænger alene af operatørens vurdering af rutens kommercielle potentiale. Det er også op til operatøren at vurdere, om der er potentiale for at byde med en færge, der kan overføre flere end 400 passagerer dagligt.

Samtidig er det vigtigt at påpege, at den nuværende operatør har oplyst, at kun lidt under en fjerdedel af de tyske turister i 2014 rejste til Bornholm med erstatningsfærgen fra Sassnitz.

Halvdelen af alle de tyske turister rejste via Ystad-ruten og den sidste fjerdedel rejste via Sassnitz-ruten med Køge-færgen.

Som jeg tidligere har nævnt, har jeg dog forståelse for de bornholmske bekymringer over robustheden af sejlplanen, hvis der ikke er en erstatningsfærge til rådighed. Det gælder både i forhold til lavsæsonen, hvor hårdt vejr kan være et problem, og i turistsæsonen, hvor konsekvenserne af et nedbrud kan være store.



Jeg håber, at vi i forligskredsen kan se på dette tema i den nærmeste fremtid.

TAK.