

Aftale mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti om:

**Den fremtidige færgebetjening af Bornholm
(23. oktober 2002)**

Aftale om den fremtidige færgebetjening af Bornholm

Færgebetjeningen af Bornholm har i de seneste år gennemgået en stor omvæltning.

Tre forhold haft meget voldsomme effekter på trafikmønsteret. Det er indsættelsen af hurtigfærge mellem Rønne og Ystad, åbningen af Øresundsbroen og forsøg med godsfærge mellem Rønne og Køge.

For passagererne har de nye trafikforbindelser betydet, at rejsen fra Rønne til København via Ystad kan tilbagelægges på ca. 3 timer. Rejsetiden er dermed næsten halveret for både personbiler (ca. 2 $\frac{3}{4}$ time) og bus og tog (ca. 2 $\frac{1}{2}$ time).

Totalt set har der været flere rejsende med færge til og fra Bornholm. Men trods den samlede stigning er antallet af rejsende på Københavns-overfarten faldet med knap 40 pct. siden 1999, hvorimod overfarten Rønne-Ystad har haft en stigning på næsten 70 pct. i samme tidsrum.

Efter tre måneders sejlads i 2002 har den forsøgsvist etablerede godsroute Rønne-Køge allerede overtaget lidt over halvdelen af den samlede mængde gods, og andelen har været stigende over sommeren 2002. Trafikalt har Køge den fordel, at den ligger tæt ved motorvejen, og kun ca. 20 pct. af godset skal til København eller Nordsjælland. Københavnsrutens andel af godsmængderne er mere end halveret.

Disse ændringer har givet anledning til at overveje en generel revision af den eksisterende rutestruktur og tonnageanvendelse med henblik på en tilpasning til de nye rejsemønstre for passagerer og gods.

Som led i drøftelserne af en klage indgivet til EU-Kommissionen om ulovlig statsstøtte til Bornholmstrafikken har Kommissionen vist forståelse for de trafikale problemer, som Bornholms geografiske placering giver, og for behovet for, at staten yder økonomisk støtte til færgetrafikken. Som led i dette har Kommissionen lagt vægt på, at staten for at kunne opretholde et tilskud udbyder den samfundsbegrundede trafik i henhold til retningslinierne for støtte til søtransportsektoren og cabotage-forordningen.

Staten vil meget præcist fastlægge betjeningsniveauet for færgebetjeningen af Bornholm, idet staten, når udbudsbetingelserne er fastlagt, vil vælge det billigste tilbud, der opfylder udbudsbetingelserne.

Omdannelsen af Bornholmstrafikken til aktieselskab vil give rederiet en hensigtsmæssig grad af uafhængighed af Trafikministeriet. Det vil sikre selskabet større fleksibilitet og kommerciel frihed og dermed give bedre muligheder for rederiet til at agere forretningsmæssigt.

Aftaleparterne er derfor enige i, at regeringen fremsætter forslag til lov om Bornholmstrafikken A/S inden udgangen af oktober 2002. Loven indebærer en grundlæggende nyordning af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm:

- Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm udbydes
- Statsvirksomheden Bornholmstrafikken etableres som aktieselskab

Forligspartierne er enige om at gennemføre loven i et tæt samarbejde. Væsentlige ændringer af lovforslaget i fasen frem til 3. behandlingen kræver enighed mellem aftaleparterne. Ligesom der er enighed om, at forligspartierne skal inddrages ved eventuelle ændringer i forliget i perioden frem til næste udbud.

Der er endvidere enighed om, at regeringen orienterer aftalepartierne om resultaterne af de fortsatte drøftelser med EU-Kommissionen.

Endelig er der enighed om, at udkastet til de aktstykker, hvormed vigtige elementer udmøntes, drøftes i forligskredsen forud for forelæggelsen for Folketingets Finansudvalg. Det drejer sig om følgende forhold:

- Udformningen af udbudsbetingelser
- Grundlaget for stiftelsen af Bornholmstrafikken A/S

Der er enighed mellem parterne om nedenstående rammer for den fremtidige samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Den udbudte færgebetjening indbefatter følgende hovedelementer og minimumsbetingelser:

Overfartsstruktur

- Rønne-Ystad, primært til passagerer og personbiler

- Rønne-Køge, primært til godstransport, men med passagerfaciliteter
- Rønne-København nedlægges
- Rønne-Mukran holdes uden for udbudet

Tonnage og kapacitet

- En hurtigfærge med en kapacitet på min. 900 passagerer og min. 185 personbiler på Rønne-Ystad hele året med to-fem daglige afgange.
- En RoPax-færge med kapacitet på min. 1.800 dækmeter og min. 300 passagerer, der dagligt vil kunne sejle en dobbelttur på både Rønne-Køge og Rønne-Ystad, dog ikke i højsæsonen.
- En konventionel færge med en kapacitet i størrelsesordenen 1.500 passagerer og omkring 520 dækmeter på Rønne-Ystad i højsæsonen (sommeren, efterårsferien, julen og påsken).

Frekvens

Natfærgen til København foreslås nedlagt, fordi der har været en stor tilbagegang i antallet af passagerer og personbiler på denne overfart efter indsættelsen af hurtigfærgen på overfarten Rønne-Ystad. Dertil kommer, at der er sket en markant flytning af gods til forsøgssejladser på Rønne-Køge.

Med etableringen af overfarten Rønne-Køge opretholdes en overfart direkte mellem Bornholm og Sjælland til afhjælpning af de transitproblemer, der aktuelt findes for specifikke typer transport gennem Sverige. Passagerkomforten vil dog ikke være af samme høje karakter som på de eksisterende kombifærger.

I forhold til passagerkapaciteten på Rønne-Ystad sker en mindre reduktion, idet kapacitetsudbudet på udvalgte dage tilpasses den forventede efterspørgsel.

Forslaget indebærer en markant udvidelse af godskapaciteten hele året rundt i forhold til situationen før forsøgsperioden med en godsoverfart mellem Rønne og Køge. Det vurderes, at der med forslaget til ny overfartsstruktur er tale om rigelig godskapacitet.

Udbudet omfatter ikke besejling af overfarten mellem Rønne og Mukran, der skal drives uden tilskud fra staten.

Minimumsfrekvensen tilpasses som udgangspunkt efterspørgslens fordeling over året og ugen på følgende vis, idet fordelingen på ugedage kan ændres efter aftale mellem aftaleparterne:

Frekvens i lavsæsonen (antal dobbeltture)

2004 - ugentlig frekvens	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø	I alt
Rønne-Køge (Ro-Pax)	1	1	1	1	1	1	1	7
Rønne-Ystad (Ro-Pax)	1	1	1	1	1	1	1	7
Rønne-Ystad (Højhastighed)..	2	2	2	2	2	2	2	14
I alt	4	4	4	4	4	4	4	28

Frekvens i skuldarsæsonen (antal dobbeltture)

2004 - ugentlig frekvens	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø	I alt
Rønne-Køge (Ro-Pax)	1	1	1	1	1	1	1	7
Rønne-Ystad (Ro-Pax)	1	1	1	1	1	1	1	7
Rønne-Ystad (Højhastighed)..	2	2	2	2	4	2	4	18
I alt	4	4	4	4	6	4	6	32

Frekvens i højsæsonen (antal dobbeltture)

2004 - ugentlig frekvens	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø	I alt
Rønne-Køge (Ro-Pax)	1	1	1	1	1	1	1	7
Rønne-Ystad (Konventionel) .	2	1	1	2	2	2	2	12
Rønne-Ystad (Højhastighed)..	4	3	2	2	4	5	4	24
I alt	7	5	4	5	7	8	7	43

Der sigtes mod en modificeret netto-kontrakt med det vindende rederi, således at rederen uden yderligere betaling fra staten har incitament til at sejle yderligere afgang i det omfang, der er efterspørgsel. Herved sikres mulighed for en løbende tilpasning mellem udbud og efterspørgsel.

Takstniveau

Takstniveauet fastsættes for hele aftaleperioden, dog således at det gennemsnitlige takstniveau reguleres svarende til den almindelige omkostningsudvikling.

Der vil i udbudsaktstykket komme en nærmere beskrivelse af hvilke yderligere begrænsninger mv., som vil blive lagt på rederiets ret til at lave pris-differentiering mv. ud over hvad, der følger af omkostningsudviklingen. (F.eks. maksimale forskelle mellem højsæson- og lavsæsonpriser.)

Det er aftalt at anvende 40 mio.kr. årligt på takstnedsættelser i forhold til 2002-niveauet:

- Alle børn på 0-11 år kan rejse gratis og børn på 12-15 år kan (uforandret) rejse til det halve af normalprisen. Det forventes at ville koste næsten 4 mio.kr. pr. år. (Efter samme principper som for den øvrige kollektive trafik gælder det ikke skolerejser o.lign.).
- Alle godstakster nedsættes i gennemsnit med 30 pct. svarende til en merudgift på næsten 15 mio.kr. pr. år.
- De resterende ca. 21 mio.kr. (svarende til en generel takstnedsættelse på 10 pct.) anvendes til nedsættelser af takstniveauet for private rejsende i overensstemmelse med Kontaktrådets tanker.

Takstreduktionerne får virkning fra tidspunktet, hvor det vindende rederi overtager sejladsen.

Hovedpunkter i tidsplanen for udbud

I begyndelsen af 2003 fremlægges aktstykket, hvor Finansudvalget mere detaljeret tager stilling til udbudsvilkårene.

Fra udgangen af 2002 og til udgangen af april 2003, vil der ske en prækvalifikation af et mindre antal rederier.

Tilbudsfasen fra april til oktober 2003, sluttende med, at de prækvalificerede giver tilbud, og der vælges ét rederi. Valget af tilbud foretages af et ekspertpanel, som udpeges snarest.

Kontrakten forventes underskrevet i november 2003, hvorefter der følger en idriftssættelsesfase med forberedelserne til at overtage sejladsen i efteråret 2004.

Evt. omlægning af rutestruktur før udbudet træder i kraft

Hvis det bliver teknisk muligt er regeringen indstillet på at omlægge rute- og takststrukturen så hurtigt som muligt.