

sværest at gennemføre en tilfredsstillende privat bevaring, samt at det af hensyn til kontinuiteten og den avlsmæssige stabilitet i bevaringsarbejdet på kvægområdet vil være nødvendigt at etablere mindst to bevaringscentre i offentligt regi.

Jeg er opmærksom på, at der er forskellige meninger om, hvorledes bevaringsarbejdet skal gribes an blandt andet vedrørende antallet af husdyrarter og -racer, der bør indgå i det danske bevaringsarbejde. Det bekræftes af en række af de modtagne høringssvar til strategiudkastet. I den forbindelse skal det bemærkes, at Fødevarerministeriet ikke har modtaget høringssvar fra Jan Mousing.

I det videre arbejde med udarbejdelsen af den nye strategi for bevarelse af husdyrgenetiske ressourcer vil jeg lade alle de fremkomne synspunkter indgå.

#### Spm. nr. S 2730

Til trafikministeren (2/4 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren oplyse, hvilke eksisterende ropaxfærger på det globale færgemarked, som vil kunne indsættes på Køge-Rønne-ruten og opfylde de krav, som er fastsat i færgeforlig II, og herunder oplyse, hvilke rederier der ejer disse færger?«

#### Begrundelse

Ifølge oplysninger i Bornholms Tidende den 28. marts 2003 findes der kun få eksisterende ropaxfærger, som opfylder de krav, der stilles til færgerne i færgeforlig II. Det eller de få rederier, der i dag ejer disse få færger, vil derfor i realiteten selv kunne fastsætte tilbudsprisen ved en kommende licitation og være sikre på at vinde. Det er naturligvis af stor interesse at vide, hvilke rederier man på denne måde har tænkt sig at give en fortrinsstilling.

#### Svar (10/4 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Det er vores konsulents vurdering, at der findes et marked med et passende antal færger der

vil kunne opfylde kravsspecifikationen. Af hensyn til konkurrenceforholdene kan dette ikke uddybes nærmere.

Det kan dog tilføjes, at følgegruppen har besluttet at nedsætte tonnagekravet til RoPax-færgerne fra 1400 lm til 1200 lm på baggrund af indsættelsen af ekstra kapacitet på Rønne Ystad. Dette udvider i øvrigt markedet for færger til indsættelse på overfarten Rønne-Køge.

#### Spm. nr. S 2731

Til trafikministeren (2/4 03) af:

**Keld Albrechtsen (EL):**

»Kan ministeren bekræfte, at det vil være urealistisk, at et rederi kan indsætte nybyggede færger med de krævede specifikationer i færgeforlig II på Køge-Rønne-ruten?«

#### Begrundelse

Ifølge oplysninger i Bornholms Tidende d. 28. marts 2003 vil det kræve dyre ombygninger af nuværende godsfærger, hvis de skal kunne transportere passagerer og gods og kunne leve op til de sikkerhedsmæssige krav m.m.. Det oplyses dog også, at nybygning af færger vil være endnu dyrere, og at vinderen af et kommende udbud sandsynligvis vil være nødt til at bruge gammelt materiel for at holde prisen i bund.

#### Svar (10/4 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Ved vurderingen af de indkomne tilbud skal laveste pris anvendes som tildelingskriterium. Dette vil alt andet lige betyde, at tonnage som er driftsøkonomisk effektiv og billig i anskaffelse, vil være attraktiv for de mulige operatører.

Nybyggede færger er normalt kendetegnet ved en effektiv driftsøkonomi, herunder god energiøkonomi. Endvidere vil nybyggede færger kunne være tilpasset de krav der stilles i udbudsmaterialet, hvorved ombygningsomkostninger på eksisterende færger spares.

Til gengæld må der påregnes høje afskrivninger på nye færger, da der er tale om en relativt kort kontraktperiode.