



Danske Småøer

Omø, den. 17. marts 2016

Til
Social- og Indenrigsministeriet

Høringssvar over udkast til forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra øer)

Sammenslutningen af Danske Småøer vil først og fremmest gerne udtrykke vores glæde over, at der med lovforslaget nu tages hul på landevejsprincippet, idet der afsættes øremærkede midler til nedsættelse af færgetaksterne.

Vi ser dog i udkastet til lovforslaget og i de tilhørende bemærkninger nogle ting, der bekymrer.

1. De afsatte midler

(Jf. lovforslagets § 21 b, stk. 2 og 5 samt bemærkningerne side 4)

Vi står umiddelbart tvivlende overfor, om der er afsat de fornødne midler til at opfylde lovforslagets intentioner om at opnå *et væsentligt skridt på vejen mod landevejsprincippet*, således som det udtrykkes i bemærkningerne.

Ifl. lovforslagets stk. 2 vil tilskuddet udgøre 55,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem og omfatter de ikke-statslige færger.

Det samlede beløb for *alle* færgerne (statslige og ikke-statslige) udgør årligt 95 mio. kr. jf. aftalen om *Vækst og udvikling i hele Danmark* af 9. feb. 2016.¹

I lovforslagets stk. 5. angives det, at tilskuddet skal anvendes til takstnedsættelse *inden for perioden 16.3-30.11 med undtagelse af perioden fra sidste lørdag i juni og 6 uger frem* (svarende til skolernes sommerferie). Det er en periode på 6-7 måneder.

I den analyserapport², som ligger forud for dette lovforslag, beregnede man, at den fulde indførelse af landevejsprincippet hele året til alle færger ville kræve 181 mio. kr. (når der betales særskilt for bil og personer). Vi bemærker at *heri var bl.a. færgen til Fanø og færgen fra Orø til Hammer Bakke ikke medregnet*.

Sammenslutningen af Danske Småøer finder det yderst vanskeligt for ikke at sige umuligt at bedømme den økonomiske tildeling uden at kende fordelingen på de enkelte ruter. Tidligere erfaringer har vist, at der er en temmelig stor usikkerhed behæftet med de indberettede tal: ved udarbejdelse af tidligere rapporter har det været nødvendigt at verificere tallene flere gange. Det har bl.a. vist sig, at indberetningerne ikke er entydige, men at der pga. de forskellige billetstrukturer på de forskellige færgeruter indberettes ud fra forskellige kriterier.

¹ <https://www.evm.dk/nyheder/2016/16-02-09-aftale-800-mio>

² http://oim.dk/media/800903/analyse_af_konkurrencemaessig_ligestilling_af_sm__oer_og_oe-kommuner.pdf

Sammenslutningen af Danske Småøer er på den baggrund bekymret for, **at øboere og andre stilles i udsigt, at der indføres et landevejsprincip i halvdelen af året, mens det kan vise sig, at der mangler midler til dette.**

2. Den foreslåede ordning

(jf. bemærkningerne, afsnit 2.3.)

Sammenslutningen af Danske Småøer finder det uklart om bemærkningerne i dette afsnit efter lovens vedtagelse *skal* følges af kommunerne, eller om det udelukkende er forslag til tilrettelæggelse af ordningen, som kommunerne *kan* følge?

3. Lokal tilrettelæggelse af ordningen

(Jf. lovforslagets §21 b, stk. 5 og bemærkningerne, afsnit 2.2. og 2.3. og side 8-9)

Sammenslutningen af Danske Småøer bifalder, at der i bemærkningerne er beskrevet en fleksibilitet således, at kommunerne lokalt kan tilrettelægge ordningen, så den passer med de lokale forhold.

Hvis ordningen skal *fremme væksten i turismen og styrke bosætningen* på øerne, skal det ske i dialog med øboerne, som kender de lokale vilkår. Vi mener derfor, at der bør indskrives, **at tilrettelæggelsen af ordningen skal ske lokalt og i samarbejde med øboerne.** Det er der flere årsager til:

- Lovforslagets perioder (jf. lovforslaget § 21 b, stk. 5)
 - Sammenslutningen af Danske Småøer forudser, at det kan være uhensigtsmæssigt at fastholde perioderne for småøernes vedkommende, og ikke mindst at det kan blive administrativt tungt for kommunerne at ændre pristakster 4 gange om året som følge af lovforslaget.
 - Mange færger har allerede en sommer- og vintersejlplan, hvor sommersæsonen er længere end skolernes sommerferie og indeholder flere afgang. Det vil være meget kaotisk at have en sommersejlplan, der ikke følger sommerens pristakster, og ligeledes en vintersejlplan, der ikke følger perioden for vintertaksterne. Skulle en kommune som effekt af lovforslaget derfor beslutte at forkorte *sejlplanens* sommersæson vil det medføre betydelig forringelse af serviceniveauet, også for turisterhvervet.
 - Småøernes turistaktører er ofte meget små virksomheder med begrænsede ressourcer, og det er måske ikke muligt for dem at imødekomme aktivitet i skuldersæsonen.
 - Der kan for småøernes vedkommende også være flere øer, hvor potentialet for udnyttelse i selve sommerperioden endnu ikke er udnyttet fuldt ud, og hvor turisterhvervet derfor kunne have gavn af ordningen også i sommerferien. Dette bør kunne aftales lokalt.
 - Der bør være muligt også at benytte midlerne i vinterperioden - eksempelvis til julemarkeder mm.

Vi foreslår derfor, at det indskrives i lovforslagets tekst, **at småøerne friholdes fra kravet om, at nedsættelserne skal ske i skuldersæsonerne, og at perioderne for nedsættelsen af taksterne frit kan fastsættes hele året rundt af kommunen i samarbejde med øboerne.**

- Mulighed for at begrænse biltrafik (jf. bemærkninger til §1, side 9)
Sammenslutningen af Danske Småøer mener, at det er meget vigtigt, at der gives mulighed for lokalt at begrænse eksempelvis biltrafikken eller helt afvise biler, sådan som nogle øer gør i dag. I disse tilfælde mener vi, at et evt. **overskydende tilskud skal kunne anvendes året efter til andre takstnedsættelser eller andre serviceforbedringer på færgeområdet**, fremfor at måtte frasige sig et tilskud.

4. Priser for landevejsprincip

(jf. bemærkningerne, side 7, 4. afsnit)

Sammenslutningen af Danske Småøer efterlyser takster for de øvrige kategorier (udover personer og biler) - følger de ligeledes analyserapportens forslag?

Desuden bør det være muligt at **afrunde de endelige takster**.

- Grundtakst

Sammenslutningen af Danske Småøer finder det uhensigtsmæssigt at operere med en grundtakst for passagerer på 20,22 kr. Det vil i enkelte tilfælde betyde at passagertaksten vil blive *dyrere* end den nuværende, og det vil desuden for 10 af småøernes færgeruter betyde, at taksten for biler bliver signifikant billigere end for passagerer, hvilket er yderst uhensigtsmæssigt.

Vi foreslår derimod, at der beskrives en **minimumstakst** (fremfor en grundtakst) **på eksempelvis 10 kr. for passagerer og 20 kr. for biler**.

Det kan evt. formuleres som en mulighed jf. bekendtgørelsen om nedsættelse af takster for godstransport § 2, stk. 3, hvori det hedder: *Kommunalbestyrelsen kan beslutte at opkræve en mindstetakst på 20 kr. for godstransport.*

5. Anvendelsen af midler

(jf. bemærkningerne 2.3., side 4)

Sammenslutningen af Danske Småøer bifalder, at man i lovforslaget vil øremærke midlerne til nedsættelse af færgetakster. Vi finder dog følgende formulering i bemærkningerne selvmodsigende:

Tilskuddet til kommunerne til reduktion af færgetakster for passagerbefordring vil ikke kunne anvendes til andre formål. Det forudsættes, at kommunerne anvender eventuelle overskydende midler i det efterfølgende kalenderår til nedsættelse af færgetakster eller andre serviceforbedringer på færgeområdet.

Hvis midlerne ikke kan anvendes til andet end reduktion af færgetakster, hvordan kan evt. overskydende midler så i det følgende år anvendes på *andre serviceforbedringer på færgeområdet*?

Sammenslutningen af Danske Småøer bifalder, **at man indskriver muligheden for at anvende evt. overskydende midler til andre serviceforbedringer på færgeområdet**, men finder, at afsnittet må omformuleres.

Det er desuden uklart, om evt. overskydende midler må anvendes til takstnedsættelser *uden for* de i lovforslaget angivne skulderperioder - i fald man opretholder kravet om at midlerne skal anvendes i de angivne perioder, hvilket vi ikke bifalder (se punkt 3).

Desuden bør det præciseres, at *andre serviceforbedringer på færgeområdet ikke* omfatter den almindelige drift af færgerne, der kan være fordyret af stigende brændstofpriser eller værftsophold.

6. Nye færgeruter.

(Jf. bemærkningerne, side 9)

Sammenslutningen af Danske Småøer mener, at det skal præciseres at, *hvis der måtte blive oprettet en ny færgerute til en af de omfattede øer*, så vil det forudsætte, **at der sker en tilsvarende forøgelse af tilskudsmidlerne**, hvis den nye rute skal omfattes af ordningen.

7. Mandø

Endelig vil vi henlede opmærksomheden på, at Mandø ikke er omfattet af ordningen. Transporten til Mandø foregår via en tidevandsvej, der kun er farbar ved lavvande. Mandø er sammenlignelig med de øvrige småøer med færgefart i og med, at øen er afskåret fra omverdenen i perioder pga. højvande. Man kan enten selv køre, hvilket forudsætter kendskab til tidevandet, eller benytte en af de to traktorbus-firmaer, der tilbyder transport til og fra Mandø.

Mandø er som de øvrige småøer et udsat øsamfund, og det vil have samme betydning for Mandø, som det har for de øvrige øer, at blive omfattet af landevejsprincippet. Af samme grund er Mandø omfattet af de midler der tildeles kommunerne efter §20, hvor Esbjerg kommune modtager midler til udgifter forbundet med Mandø - bl.a. at vedligeholde tidevandsvejen.

Vi mener derfor, **at Mandø skal indgå i ordningen.**

8. Økonomiske konsekvenser for kommunerne

Sammenslutningen af Danske Småøer mener ikke, at bemærkningerne i afsnit nederst på side 4 er korrekte:

Der er ingen økonomiske konsekvenser for de omfattede kommuner, men der vil være en begrænset administrativ merbelastning ved ordningen, herunder i forbindelse med udarbejdelse af opfølgingsredegørelser.

Hvis priserne skal ændres fire gange om året, vil det alene betyde en del ekstra administration. Den nyligt indførte ordning for godstransport har til vores kendskab betydet en betydelig administrativ merbelastning samt udgifter til ekstra revision.

Med venlig hilsen

Dorthe Winther

Formand

Sammenslutningen af Danske Småøer

Hov Agre 8

Omø

4230 Skælskør