



6. nov. 2016

Kære Udvalg for Landdistrikter og Øer

### **Vedr. nedsættelse af færgetakster til passagerbefordring.**

Tak for muligheden for at komme med en kommentar til ovennævnte.

Allerførst vil vi understrege, at det er meget positivt, at der er med tilskuddet er taget det første skridt i retningen af indførelse af det såkaldte 'Landevejsprincip', som kommer til udtryk i form af takstnedsættelser.

Her følger Sammenslutningen af Danske Småøers overordnede syn på tilskuddets virkning i praksis.

### **Tilskuddet i praksis**

De tilbagemeldinger vi får fra øerne indtil nu, tegner et meget broget billede, og det skal understreges at en *sammenligning* mellem færgeruternes nedsatte takster ikke er meningsfuld i 2016:

- Nogle kommuner var klar den 8. august, mens andre kom meget sent i gang.
- De perioder, hvor nedsættelserne anvendes, varierer meget: fra 1 uge til hele tilskudsperioden.
- Nogle har valgt at fordele midlerne med en fast %sats på alle takstgrupper, nogle har valgt at gøre eksempelvis passagerer gratis, andre at gøre al transport gratis i en periode, nogle at nedsætte biler på bestemte afgangene en til to dage ugentlig, og andre igen noget helt andet.

### **Effekt af tilskuddet**

Mht. effekter – øget antal passagerer – er det meget vekslende, og vi må understrege at Ø-sammenslutningen ikke selv har set tallene bag følgende udsagn: Cirka halvdelen af medlemsøerne melder om en meget fin effekt med op til 40 % forøgelse af antal passagerer. Cirka en tredjedel af øerne melder, at det har haft ringe eller ingen effekt og resten har vi ingen tilbagemeldinger fra.

Et enkelt rederi indførte en reduceret fartplan præcis samtidig med nedsættelse af priser på 45%, hvilket modarbejdede formålet med takstnedsættelserne – der var da heller ikke en mærkbar forøgelse her.

Om effekten hænger sammen med i hvilken periode og hvor meget man har valgt at nedsætte taksterne, kan vi på nuværende tidspunkt ikke afgøre.

Desuden har det været meget forskelligt, hvordan kommunerne/færgeselskaberne har markedsført takstnedsættelserne.

Desværre har vi ikke fra Sammenslutningen af Danske Småøer kunnet gå ud med en samlet markedsføring, da dels perioderne, hvori man har nedsat taksterne, har været meget forskellige og dels har selve takstnedsættelsen varieret meget.

For os at se ville det have haft en stor effekt, hvis vi samlet kunne have markedsført takstnedsættelserne. Der har vi en helt anden problematik end de selvstændige kommuner, som målrettet kan markedsføre deres egen færgerute.

### **Tilskuddets størrelse**

Det overordnede indtryk er, at tilskuddet er for småt, *set i forhold til den angivne tilskudsperiode* i forår og efterår.

Vi er undrende overfor, hvordan man er nået frem til, at tilskuddet ville kunne dække denne periode, og opfordrer udvalget til at undersøge udregningen bag dette.

### **Fordelingen af tilskud**

Mht. fordelingen af tilskud mellem kommunerne er vi endnu mere undrende: Vi kan ikke genkende bekendtgørelsens beskrivelse af beregningerne bag den endelige fordeling, og vi opfordrer også her udvalget til at se og få dokumenteret regnestykket bag tallene.

For os at se er den ministerielle udmelding om, at de, der har de højeste priser, også har fået de største tilskud misvisende (også selv om man tager sejlafstanden i betragtning og ser på den *relative* pris): Det mest iøjefaldende eksempel er Orø's Østre færge, der har modtaget ca. 2 mio. kr. i 2016, og hvor normalprisen for en personbillet før takstnedsættelserne var 29 kr. og blev nedsat til 5 kr.

På Anholt er det korrekt, at en færge med dyre takster har fået et stort tilskud, og her har man oplevet en mærkbar nedsættelse af taksten på personbilletter, mens det på mange andre færges ikke er tilfældet, eksempelvis på Sejerø.

### **Afrapportering af tilskuddets anvendelse**

Det er vigtigt, at man i kommunernes opfølgingsredegørelse og afrapportering vejledes fra Social- og Indenrigsministeriet i, hvordan anvendelsen af tilskuddet opgøres. (Dvs. en uddybning af bekendtgørelsens §7, punkt 2).

I den forbindelse finder vi det afgørende, at man tager udgangspunkt i tallene fra 2013, som fordelingen også tager udgangspunkt i, og ikke blot ganger antal enheder (passagerer mv.) i 2016 med de relevante takster.

Vi vil her illustrere problematikken ved et tænkt eksempel (se også tabel nedenfor):

- Færgen X får 300.000 i tilskud i 2016.
- Man har valgt at nedsætte priserne på passagerer (og ingen andre grupper) fra en normalpris på 100 kr. til 40 kr. og det gøres i perioden september måned.
- Der var 2.400 passagerer med i september 2013. Der var 5.000 passagerer med i september 2016.
- Der er ikke indsat ekstra afgang i 2016.

Vi betragter dermed udgiften ved takstnedsættelser for færge X som *differencen* mellem

1) indtægten for de 2.400 passagerer, der tog med i sept. 2013 til normalpris (100 kr.) og

2) den tænkte – og forventede – indtægt, hvis samme antal passagerer havde taget med i 2016 til nedsat pris (40 kr. – dermed har man også taget højde for prisreguleringen til 2016).

Dvs. udgiften og altså anvendelsen af tilskuddet er = 60 kr. gange 2.400 personer.

Her forudsætter vi at antal passagerer i 2016 *ville* have være uændret, hvis priserne ikke var blevet sat ned: Vi betragter det *ekstra antal passagerer* op til de 5.000 (nemlig 2.600 personer) som en 'gratis' omgang, idet færgen har haft kapacitet til dem og sejlede alligevel - de har dermed blot fyldt tom kapacitet op.

Faktisk har de 2.600 *ekstra* passagerer betydet en ekstra indtægt på 2.600 x de 40 kr. de har betalt, og har dermed givet en 'ikke forventet' indtægt på 76.000 kr.

År	Antal passagerer x pris	Beløb (udgift for færgeren)	Restbeløb op til de 300.000, som skal overføres til 2017
2013	2.400 x 60 kr.	= 144.000 kr.	rest: 156.000
2016	5.000 x 60 kr.	= 300.000 kr.	rest umiddelbart = 0
<b>Ekstra indtægt i 2016</b>	2.600 x 40 kr.	= - 76.000 kr.	156.000 + 76.000 = 232.000

I det tænkte eksempel er der brugt 144.000 kr. af tilskuddet på de 300.000 kr. - og ikke alle 300.000 kr. som man måske umiddelbart kunne forledes til at tro, hvis man blot så på antal passagerer i 2016.

Desuden har der været en indtægt på 76.000 kr. via det ekstra antal passagerer, der har taget færgeren til den nedsatte takst på 40 kr.

Der er dermed en rest på 232.000 kr. til overførsel til 2017.

Sådan mener vi, at regnestykket skal se ud, men det viser i al fald behovet for, at bekendtgørelsens § 7 pkt. 2, uddybes og konkretiseres med regneeksempler.

**For os at se er der behov for, at man laver en grundig evaluering efter at ordningen har kørt i 2 år.**

Sammenslutningen af Danske Småøer vil meget gerne uddybe vores synspunkter overfor udvalget.

Med venlig hilsen

**Dorthe Winther**

Formand

Sammenslutningen af Danske Småøer

Hov Agre 8, Omø

4230 Skælskør