

## Til Udvalget for Landdistrikter og Øer

### Vedr. Foretræde den 15. marts 2017 ang. Landevejsprincippet.

Deltagere: Småøernes Færgeselskaber v. Søren Adersen  
Færgesekretariatet v. Jan Fritz Hansen  
Sammenslutningen af Danske Småøer v. Dorthe Winther

#### 1. Takstnedsættelserne virker.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at alle tre foreninger bakker op om takstnedsættelserne frem mod indførsel af landevejsprincippet.

På nogle øer, hvor tilskuddet har været højt, og hvor man har kunnet sætte billetterne væsentligt ned, har det haft en fin effekt med stigninger i overførsel af passagerer på 30 - 50 %, ligesom øernes erhverv har oplevet fremgang i omsætningen. På andre ruter har det stort set ikke haft nogen virkning, fordi der ikke var tale om en mærkbar sænkning af priserne, eller fordi perioden, hvori nedsættelsen blev effektueret, var relativ kort.

Men der skal ikke herske nogen tvivl om, at takstnedsættelser er vejen frem både i forhold til øget turisme og det at fastholde og øge antallet af fastboende på øerne.

Af det fremlagte udkast til *lovforslag om udvidelse af landevejsprincippet mv.* fremgår det at den nuværende fordelingsnøgle fortsætter og fremskrives procentuelt. Se bilag 1 (vores udregninger).

#### 2. Eksempler på grundtakstens betydning samt et eksempel på implementering af landevejsprincippet med undtagelse af de 6 uger i skoleferien.

Som det fremgår af bilag 2 påvirker grundtaksten på 20,22 kr., der er lagt på passagerer, alle småø-færgeruter hårdt.

Især påvirker det selvfølgelig de ruter med kort sejlads, der har haft en takst på omkring 20 kr.

Disse ruter opnår intet tilskud til passagerer.

Bilag 3 viser et eksempel på dette. Implementering af landevejsprincippet hele året samt et eksempel, hvor de 6 uger i skoleferien er undtaget. Eksemplerne viser det underskud, der fremkommer, ved implementering af det fremsatte lovforslag med procentuel fremskrivning af den nuværende fordelingsnøgle. Passagertaksterne kan ikke nedsættes, da den nuværende takst er lavere end taksten for landevejsprincippet, når grundtaksten på 20,22 indgår.

#### 3. Forslag til fordeling af ekstra midler i 2017 for at indføre trafikal ligestilling.

Bag indførsel af *Lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner (Nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer)* ligger et udtrykt ønske om trafikal ligestilling i Danmark.

Med den nuværende fordeling af midlerne bliver den trafikale ligestilling skæv.

**Vi foreslår derfor, at man arbejder hen mod en 'trafikal ligestilling' ved at sikre, at alle færgeruter får ligelig del i tilskuddet set i forhold til de udmeldte tilskud i rapporten '*Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner*'.**

De ekstra midler i 2017 foreslås derfor brugt således, at man sikrer, at alle når op på 43 % af tilskuddet i forhold til de udmeldte tilskud i rapporten *Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og ø-kommuner*. Det kræver 68,7 mio. kr. hvilket er tæt på lovforslagets afsatte midler på 68,4 mio. kr. (se bilag 4).

Med de afsatte midler i 2018 (74,3 mio. kr.) kan alle færger bringes op på 50 % (undtagen Fanø, som vi ikke kender beregningsgrundlaget for) såfremt man benytter en procentuel ligestilling, som skitseret i bilag 5.

Link til den omtalte analyserapport: <http://www.oim.dk/media/16475/analyse-af-konkurrencemaessig-ligestilling-af-smaa-oer-og-oe-kommuner.pdf>