

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer

Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon 72 28 24 00
oim@oim.dk

Sagsnr.
2017 - 1600

Doknr.
455433

Dato
05-04-2017

Folketingets Udvalg for Landdistrikter og Øer har d. 16. marts 2017 stillet følgende spørgsmål nr. 70 (alm. del) til økonomi- og indenrigsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 70:

”Vil ministeren kommentere materialet fra foretrædet den 15/3-17 fra Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber og Færgesekretariatet, jf. ULØ alm. del – bilag 90?”

Svar:

Erfaringerne med tilskudsordningen til nedsættelse af færgetakster på passagerområdet er overordnet meget positive. Mange af de omfattede færgeruter har på tværs af landet oplevet stigninger på passagerområdet i efterårssæsonen. Jeg er enig med Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber og Færgesekretariatet i, at takstnedsættelser har stor betydning ift. at understøtte turismen og styrke bosætningen på øerne.

I det fremsendte materiale til foretrædet for Udvalget for Landdistrikter og Øer er det anført, at grundtaksten på 20,22 kr. pr. passager for en returbillet er en hindring for, at nogle ruter kan sænke billetprisen, da taksterne allerede er lavere end grundtaksten.

Det skal i den forbindelse oplyses, at grundtaksten er en forudsætning, der indgår i den tekniske beregning af tilskudsbehovet. Den konkrete udmøntning af ordningen, herunder fastlæggelse af takststrukturen, tilrettelægges lokalt. Der er således ikke noget krav om, at alle billetter skal omfatte en grundtakst på 20,22 kr.

I materialet foreslås, at de nye midler til nedsættelse af færgetakster for personbefordring fra 2017 og frem fordeles på en anden måde end den nuværende fordelingsnøgle.

Ministeriet har forstået forslaget sådan, at alle de nye midler foreslås fordelt således, at alle ruter – undtagen ruten til Fanø, som efter forslaget ikke skal have andel i de nye midler - når op på 43 procent af det beregnede tilskudsbehov for de enkelte ruter, som findes i rapporten *Analyse af konkurrencemæssig ligestilling af små øer og økommuner fra 2015*.

Det skal hertil indledningsvist bemærkes, at det fremgår af aftalen om finansloven for 2017, at forslaget om nye midler til nedsættelse af færgetakster bygger videre på landeveysprincippet. Det bemærkes, at der var bred politisk opbakning til udformningen af landeveysprincippet i forbindelse med ordningens etablering pr. 1. august 2016.

Ordningen fra 2016 bygger på et teknisk beregnet finansieringsbehov for de enkelte færgeruter ved en nedsættelse af færgetakster for personbefordring efter et lande-



vejsprincip i skuldersæsonen. De tekniske beregninger tager udgangspunkt i en afgrænsning af tilskudsperioden, der dækker april, maj, juni, de sidste to tredjedele af august, september, oktober og den første halvdel af november.

Udgangspunktet for de tekniske beregninger af landevejsprincippet er, at der betales for biler m.v. og hver enkelt passager for sig. Det er lagt til grund, at der afregnes med 1,28 kr. for en passagerbillet og 3,66 kr. for en personbil. Dertil er der indregnet en grundtakst på 20,22 kr. pr passagerreturbillet (2016-tal).

Endelig er der enkelte ruter, som på baggrund af de tekniske beregninger ikke havde et tilskudsbehov eller et meget lille behov, fordi billetpriserne samlet set allerede var lave ved ordningens etablering. Der var bred politisk enighed om at justere modellen, så de pågældende ruter alligevel får et tilskud på 20 procent af omsætningen i 2013 for passagerbefordring i skuldersæsonerne.

Det er således med modellen sikret, at alle færgeruter bliver tilgodeset med tilskudsordningen.

For så vidt angår det konkrete forslag til en ændret fordeling af de nye midler til ordningen, skal det bemærkes, at grundtaksten på 20,22 kr. som beskrevet foran ikke indgik i beregningerne af tilskudsbehovet i rapporten fra 2015. Desuden gik beregningerne i rapporten på omkostningerne ved indførelse af et landevejsprincip hele året – inkl. højsæsonen.

Endelig ses der ikke i det fremsendte nogen nærmere begrundelse for forslaget om, at Fanø-ruten ikke skal have andel i de nye midler.

Rent teknisk skal det bemærkes, at når der i forslaget henvises til tilskudsbehovet ifølge rapporten, henvises der til rapportens beregninger for så vidt angår tilskudsbehovet ved indførelse af et landevejsprincip, hvor der regnes med 2,5 passager pr. bil. Det giver et større tilskudsbehov end i den i lovgivningen anvendte model for landevejsprincippet, hvor det som nævnt er lagt til grund, at der betales for bil m.v. og hver enkelt passager for sig.

Såfremt de nye tilskudsmidler fordeles som foreslået af Sammenslutningen af Danske Småøer, Småøernes Færgeselskaber og Færgesekretariatet fordeles midlerne ikke længere efter de beregningsforudsætninger, der ligger til grund for det landevejsprincip, der blev fastlagt ved ordningens indførelse i 2016.

Sammenfattende kan jeg oplyse, at i overensstemmelse med finanslovsaftalen er det i det kommende lovforslag lagt til grund, at de nye midler til nedsættelse af færgetakster for personbefordring fordeles efter samme fordelingsnøgle, som de allerede udmøntede midler.

Jeg vil imidlertid samtidigt gerne henlede opmærksomheden på, at det hidtil har været hensigten, at tilskudsordningerne til nedsættelse af færgetakster skulle evalueres efter fire år, dvs. i 2020. Men i lyset af at der er sket ganske meget på området inden for få år, overvejer jeg i øjeblikket at fremrykke evalueringen. Drøftelser om en eventuelt ændret fordelingsnøgle vil således hensigtsmæssigt kunne ske, når en evaluering er gennemført.

Med venlig hilsen
Simon Emil Ammitzbøll