

Økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll- Billes talepapir

Anledning	Lukket samråd i Udvalget for Landdistrikter og Øer
Dato / tid	3. maj 2018, kl. 12 – 13
Talens varighed	10-12 minutter
Sted	Folketinget

Det talte ord gælder

Samrådsspørgsmål 1

”Hvad kan ministeren oplyse om status for evalueringen af tilskudsordningen for nedsættelse af færgetakster? Hvilke data, kriterier og elementer m.m. indgår i evalueringen, og omfatter evalueringen både kommunale og statslige færgeruter?”



[Indledning]

Tak for invitationen til samrådet.

Vi havde en god dialog om færgeevalueringen på mødet i ministeriet den 11. januar 2018.

Jeg har set frem til at fortsætte snakken i dag.

Som jeg nævnte på mødet i januar omfatter evalueringen de ikke-statslige færgeruter. De statslige færgeruter hører under Transport-, Bygge- og Boligministeriet, som står for udmøntningen af tilskudsmidler hertil i dialog med de politiske ordførere på dette område.

Økonomi- og Indenrigsministeriet er som bekendt nu i gang med en evaluering af de to tilskudsordninger til nedsættelse af færgetakster på de ikke-statslige færgeruter.

Ordnningen på godsområdet, som har virket siden den 1. juni 2015. Og ordningen på passagerområdet siden 1. august 2016.

Planen var at evaluere de to ordninger i 2020, som det fremgår af lovgivningen bag ordningerne.



Men der var fra flere sider et ønske om at fremrykke evalueringen.

Det har jeg lyttet til.

Planen var, at evalueringen skulle foreligge her sidst på foråret.

Det har imidlertid vist sig, at arbejdet er mere kompliceret og omfattende, end vi i første ombæring havde håbet på.

Derfor orienterede jeg i sidste uge udvalget og offentligheden om, at evalueringen først vil foreligge efter sommerferien.

Som vi talte om ved mødet i januar, sigter evalueringen overordnet mod at give mere viden om effekterne af de nye tilskud.

Der er to spor i arbejdet.

Der er det økonomiske spor, hvor vi tager udgangspunkt i opdaterede trafik- og regnskabstal med henblik på at vurdere, om der er sket væsentlige ændringer, som påvirker tilskudsbehovet for de enkelte ruter.



Og et spor, hvor vi med mere kvalitative data ser på effekten af de to tilskudsordninger. I forhold til turisme og bosætning.

På den baggrund vurderer vi, om der samlet er forhold, som kan begrunde eventuelle justeringer i ordningerne.

[Nye trafik- og omsætningstal]

I forhold til fordelingsnøglen for tilskuddene kender vi alle de kritikpunkter, der er rejst fra forskellig side.

Nogle kommuner mener, at der er problemer med visse af de trafik- og omsætningstal, som fordelingsnøglerne er baseret på.

På passagerområdet mener nogle, at ruter med små afstande og et højt prisniveau er blevet kompenseret for meget i forhold til de færgeruter, som i forvejen havde forholdsvis lave priser.

Der har også været kritik af, at grundtaksten på godt 20 kr. pr. tur-retur billet på passagerområdet slår uforholdsmæssigt meget igennem i tilskudsberegningen for ruter med kort sejlads.

Der er indsamlet nye trafik- og omsætningstal for de enkelte færgeruter fra de omfattede kommuner og fra Danmarks Statistik.



Det kan lyde enkelt, men det har vist sig at være en større opgave. Hvor der ikke mindst er brugt meget tid på at kvalitetssikre tallene sammen med kommunerne. Og vi er ikke helt i mål endnu.

Jeg skal ikke trætte jer med en oplistning af de data, som indgår i evalueringen. Men jeg kan nævne, at det bl.a. omhandler:

- Samlet omsætningstal på godsområdet for forskellige tidsperioder
- Særskilt opgørelse af omsætningen for varebiler, der er omfattet af godsordningen
- Tal for udviklingen i transporterede godsmængder i forskellige perioder
- Samlet omsætningstal på passagerområdet for de forskellige billetkategorier i forskellige tidsperioder, der er fastlagt efter de perioder, hvor tilskud kan anvendes i de enkelte år
- Trafiktal på månedsbasis på passagerområdet for de forskellige billetkategorier



På grundlag af de opdaterede trafik- og omsætningstal kigger vi på, om der for de enkelte færgeruter er sket markante forskydninger i trafikken på såvel gods- som passagerområdet.

Hvis jeg skal udtrykke det forenklet, kan stigende trafik på en færgerute som følge af lavere takster betyde en højere kapacitetsudnyttelse. Driftsøkonomien bliver herved bedre. Og det vil alt andet lige betyde, at tilskudsbehovet falder for den pågældende færgerute.

Vi ser også nærmere på betydningen af grundtaksten, som indgår i beregningerne af tilskudsbehovet på passagerområdet.

Yderligere data til evalueringen får vi fra de opfølgingsredegørelser, som kommunerne hvert år inden udgangen af marts måned skal udarbejde om anvendelsen af tilskudsmidlerne på såvel gods- som passagerområdet. De seneste opfølgingsredegørelser viser lidt overraskende, at nogle kommuner har forholdsmæssigt mange uforbrugte midler, som overføres til efterfølgende år.

Derfor er der behov for, at vi som led i evalueringen tager en dialog med de pågældende kommuner for at afklare baggrunden.



De kvantitative analyser giver samlet set et godt grundlag for at overveje, om der er behov for eventuelle justeringer af tilskudsordningerne. Jeg tænker her særligt på fordelingen af tilskudsmidler på gods- og passagerområdet.

Vi er endnu ikke færdige med de kvantitative analyser.

Men de foreløbige beregninger tyder på, at forskydninger i trafikken særligt på passagerområdet betyder, at nogle færgeruter bliver overkompenseret, når tilskudsbehovet genberegnes med udgangspunkt i de opdaterede trafik- og omsætningstal.

Med andre ord tegner det altså til, at der i et eller andet omfang vil være luft til at tilgodese nogle af de færgeruter, som i dag modtager et forholdsvis begrænset tilskud som følge af den nuværende udformning af landevejsprincippet.

Forslag om en omfordeling af midler – nok så velbegrundet – vil næppe være populært blandt de kommuner, der eventuelt står til at afgive lidt af deres nuværende tilskud.

Omvendt skal en skævhed i fordelingen ikke fortsætte i al uendelighed.



Hvis den endelige evaluering bekræfter det foreløbige billede, må vi tage en politisk drøftelse af, om der er grundlag for justeringer.

[Spørgeskemaundersøgelse]

Men de kvantitative analyser af trafik- og omsætningstal kan ikke stå alene.

Som vi aftalte på mødet i januar måned har ministeriet derfor udsendt et spørgeskema til kommunerne med en række åbne spørgsmål om effekten af tilskudsordningerne.

Besvarelserne udtrykker kommunernes egne vurderinger af tilskudsordningernes effekt med udgangspunkt i lokale forhold.

18 kommuner har udfyldt spørgeskemaet svarende til en besvarelsesprocent på ca. 86. Vi arbejder på at få alle besvarelser i hus.

Spørgeskemaet favner en række centrale elementer i forhold til tilskudsordningerne, som ikke direkte kommer til udtryk i de kvantitative analyser:

- Betydning for erhvervslivet



- Betydning for turisterhvervet
- Betydning for bosætningsmønstre
- Betydning for færgedrift, herunder udnyttelsen af færgekapaciteten
- Erfaringer med administrationen af tilskudsordningerne
- Betydning for anvendelsen af de generelle ø-tilskud

Besvarelserne bærer naturligt præg af, at der gælder vidt forskellige vilkår for de enkelte færgeruter.

Besvarelserne afspejler også, at der er stor lokal variation, når det handler om udfordringer og potentialer for erhvervslivet, turisterhvervet og bosætningen på den enkelte ø.

Helt overordnet kan vi foreløbigt se, at kommunerne udtrykker tilfredshed med de to tilskudsordninger. Generelt er det vurderingen, at der lokalt har været en positiv effekt for erhvervslivet og turisterhvervet.

Besvarelserne bekræfter således det overordnede billede, som er tegnet bl.a. gennem kommunernes årlige opfølgingsredegørelser til ministeriet og statsrevisorernes ø-besøg i efteråret 2017.



[Andre problematikker]

Evalueringen vil også adressere enkelte andre spørgsmål, som er dukket op i forbindelse til tilskudsordningerne på færgeområdet.

Lad mig bl.a. nævne spørgsmålet om at indlemme Mandø i tilskudsordningen på godsområdet.

Vi vil også se på problematikken vedrørende fordeling af tilskud mellem kommunen og den situation, hvor der kommer en ny privat færgerute på banen.

[Afslutning]

Der er grund til at glæde sig over, at vi i fællesskab har fået etableret to rigtig gode ordninger på færgeområdet.

Men der kan naturligvis være forhold, som vi skal overveje at justere, når vi har det samlede billede af de første erfaringer.

Selvom evalueringen har karakter af et tidligt serviceeftersyn, så har vi prioriteret at gøre det grundigt i den forstand, at dukker der tal og oplysninger op, som umiddelbart undrer, så forsøger vi sammen med kommunerne at få opklaret, hvad der op og ned.



Rapporteringen om evalueringen vil være klar efter sommerferien.

Og så må vi til sin tid i god ro og orden arbejde sammen om at justere ordningerne, der hvor evalueringen viser, at der er behov for det.